

BRUK AV UNDERTRANSPORTØR VED BEFRAKTNING AV STYKKGODS

Kandidatnummer: 420
Leveringsfrist: 25.04.2007

Til sammen 16917 ord

16.09.2008

Innholdsfortegnelse

DEL I – RETTSLIG PLASSERING AV EMNET

KAPITTEL 1 INNLEDNING.....	1
1.1. Oppgavens problemstilling	1
1.2. Opplegget for avhandlingen	3
1.3. Rettskilder	4
KAPITTEL 2: SJØTRANSPORTEN	6
2.1. Det praktiske transportbehovet	6
2.2. Forholdet til den underliggende kjøpsavtalen	7
2.3. Ulike måter å transportere stykkgods på	7
2.3.1. Linjefart	8
2.3.2. Certepartifart	9
KAPITTEL 3: RETTSLIG PLASSERING	12
3.1. Terminologi i sjøloven	13
3.2. Den rettslige reguleringen	17
3.3. Nærmere om rekkevidden til de preseptoriske reglene i kap. 13	19
3.4. Konnossementets betydning	22
3.5. Haag-Visby og Hamburg-reglene.....	23
3.6. Jurisdiksjon og anvendelsesområde.....	24

DEL II – SJØLOVSREVISJONEN AV 1973

KAPITTEL 4: FORHOLDET TIL TIDLIGERE GJELDENE RETT	27
4.1. Før sjølovsrevisjonen av 1973.....	27
4.2. Sjølovsrevisjonen i 1973	29

DEL III – UNDERTRANSPORTØRENS ANSVAR

KAPITTEL 5: SJØLOVENS ANSVARSREGLER:	31
5.1. Innledning	31
5.2. Transportansvaret	32
5.3. Transportør og undertransportør identifiseres	33
5.3.1. Bruk av undertransportør	35
5.3.2. Ansvarsfrihet.....	37
5.4. Undertransportørens ansvar etter gjeldende regler	39
5.4.1. Direkte ansvar	40
5.4.2. Undertransportørens ansvar etter § 286	42
5.4.3. Undertransportørens ansvarsperiode	43
5.4.4. Flere undertransportører.....	45
5.4.5. Nærmere om rettspraksis rundt undertransportørens rettslige stilling	49
5.4.6. Tilleggsforpliktelser	57
5.4.7. Solidarisk ansvar	58
KAPITTEL 6: REGRESS	59

DEL IV - FREMTIDSUTSIKTER

KAPITTEL 7: KONVENSJONSARBEIDE.....	62
7.1. Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly][by sea]	62
KAPITTEL 8: NOEN AVSLUTTENDE BEMERKNINGER.....	66
LISTE OVER TABELLER	72

DEL I – Rettslig plassering av emnet

Kapittel 1 Innledning

1.1. Oppgavens problemstilling

Sjøtransport er en viktig forutsetning for en vesentlig del av varehandelen verden over. Det er hovedsakelig med bakgrunn i kjøpsavtaler at et behov for transport oppstår, og transportøren står da sentralt i gjennomføringen av handelen. I den praktiske avviklingen av transporten vil ofte flere transportører være involvert. Fremstillingen her har til hensikt å forklare ansvarsforholdene til de forskjellige transportørene i forhold til avsenderen/ mottakeren av godset, og da særlig undertransportørens ansvar.

Situasjonen som analyseres er den der en hovedtransportør har en transportavtale med en avsender (gjerne kjøper/ selger), men på sin side benytter seg av en undertransportør i utførelsen av hele eller deler av oppdraget. Forutsetningen er således at undertransportøren ikke har et direkte kontraktsforhold med avsenderen, eller med andre ord at hovedtransportøren er *kontraherende* transportør, mens undertransportøren er *utførende* transportør, eller en av flere slike utførende undertransportører. Som vi skal se, vil undertransportøren likevel ha et legalansvar for lasten ovenfor avsender/ mottaker.

Undertransportørens ansvar for tap som følge av skadet, tapt eller forsinket gods (lasteskader) må utledes av sjølovens¹ bestemmelser om stykkgodstransport. Det avgrenses i oppgaven mot *dokumentansvaret*, som betegner det ansvaret som kan oppstå om transportdokumentet (konnossementet) beskriver et annet innhold enn den lasten som utleveres.

I utredningen av undertransportørens ansvar for lasteskader, kommer man ikke utenom en nærmere fremstilling også av transportørens ansvar. Utgangspunktet i loven er nemlig at hovedtransportøren forblir ansvarlig for hele transporten. Av særlig interesse blir da hvorvidt transportøren kan fraskrive seg et slikt ansvar.

Det som gjør undertransportørens ansvar spesielt, er at denne blir direkte ansvarlig ovenfor senderen, uten at disse har et kontraktsforhold. Videre kan det tenkes at flere undertransportører deltar i transporten, noe som ytterligere forvansker ansvars plasseringen. Her vil utstrekningen av et slikt direkte ansvar for undertransportøren være sentralt.

Etter at dette ansvaret utad, det vil si ovenfor senderen, er gjennomgått, må også muligheten for regressoppgjør internt på transportørsiden drøftes.

Før ansvarsspørsmålet kan forklares fullt ut, er det hensiktsmessig å beskrive hvordan den praktiske sjøtransporten arter seg. Vi kan skille mellom to hovedformer for sjøtransport, nemlig linjefarten og certepartifarten. Sjølovens regulering av ansvarsspørsmålet ved bruk av undertransportør henger nøye sammen med forholdet mellom linjefart og certepartifart, hvor både terminologien og reguleringen tildels er forskjellig og komplisert. Om undertransportøren vil kunne identifiseres og være ansvarlig etter sjølovens stykkgoodsregler ved begge transporttyper er noe som derfor vil bli behandlet inngående innledningsvis. Den rettslige utviklingen som har skjedd på området, både i norsk lovgivning og internasjonalt, er da også av interesse for å belyse dette.

¹ Lov om sjøfarten 24. juni 1994 nr. 39 – sjøloven (sjl.)

1.2. Opplegget for avhandlingen

For å forklare sjølovens bestemmelser om ansvar for skade på gods, gir jeg først en beskrivelse av den virkelighet reglene anvendes på.

I kapittel 2 vil det redegjøres for **hovedtrekkene i sjøtransporten**, herunder de to hovedformer av befraktning som benyttes, stykkgodsbefordring og certepartier.

I kapittel 3 vil **anvendelsesområdet** for de aktuelle ansvarsreglene i sjølovens kapittel 13 presiseres. Som det vil fremgå, er terminologien noe ulik avhengig av om undertransportørens oppdrag er vanlig stykkgodsbefordring eller om det er snakk om befordring under et certeparti. Videre er certepartiene som utgangspunkt ikke undergitt den samme strenge preseptoriske regulering som befordring av stykkgoods. Ved bruk av undertransportør er imidlertid dette utgangspunktet sterkt modifisert. Som vi skal se, gjelder stykkgoodsreglene i stor grad også for transport i certeparti befraktning. Også konnossementets rolle i transporten vil bli beskrevet, samt de internasjonale konvensjonenes betydning for reguleringen.

I del II (kapittel 4) gir jeg en oversikt over den viktigste **rettslige utviklingen** som har funnet sted på området. Jeg beskriver hvilke mangler det tidligere regelverket hadde, og videre gis en oversikt over de rettslige endringer som fant sted for å bøte på situasjonen. Særlig er revisjonen av sjøloven i 1973 sentral.

I del III (kapittel 5 og 6), som er avhandlingens hoveddel, vil det gjøres rede for sjølovens regler for **undertransportørens ansvar** for skade på gods. I og med at lovens løsning er at undertransportørens ansvar er det samme som kontraherende transportørs ansvar, vil det først bli redegjort for prinsippene i transportansvaret. Hovedvekten vil bli lagt på adgangen til å benytte undertransportør, og muligheten for *ansvarsfrihet* hos transportøren i disse tilfellene. Konkret om undertransportørens ansvar er det avgjørende å beskrive i hvilken grad varesiden kan rette et *direktekrav* mot undertransportøren og hvilke regler som gjelder

for *identifikasjon* av undertransportøren når det er flere transportører med. I kapittel 6 vil de viktigste trekkene ved et *regressoppgjør* mellom transportørene presenteres.

I del 4, vil blikket rettes fremover og utkastet til en ny internasjonal konvensjon vurderes, kapittel 7. I kapittel 8 gis noen avsluttende bemerkninger.

I praksis vil den økonomiske konsekvens av skader på eller tap av last bli belastet et forsikringsselskap. Jeg avgrenser fremstillingen mot spørsmål avledet av forsikringsavtaler. En annen sak er naturligvis at de ansvarsspørsmål som jeg behandler, vil være relevante for spørsmålet om berørte forsikringsselskapers eksponering.

1.3. Rettskilder

Den sentrale loven i fremstillingen er: **Lov om sjøfarten** 24. juni 1994 nr. 39 – sjøloven, og helt konkret den preseptoriske ansvarsreguleringen ved stykkgodsbefordring i kapittel 13. Videre i del I vil det utførlig drøftes når disse reglene får anvendelse. Det vil også fremgå at den norske sjølovene er et resultat av et fellesnordisk samarbeid, og de nordiske sjølovene representerer et enhetlig system utad. Av betydning ved forståelsen av loven er to sentrale forarbeider, NOU 1972:11 og NOU 1993:36, som begge har tittelen : ”*Godsbefordring til sjøs*”.

Et særpreg i sjøfarten er dets internasjonale virkeområde som medfører at folkeretten/konvensjoner er av stor betydning. I stykkgodstransporten er det Haag- Visby² konvensjonen og Hamburg³- reglene som har vært bestemmende for reglenes utforming.

Forholdsvis få saker i sjøretten behandles for domstolene, da tvister hyppig løses før det kommer til en slik prosess. En særegenhet i så måte er de involverte partenes tilknytning til

² Haag- Visby-reglene (den internasjonale konvensjonen av 1924 om konnossementer som endret ved protokollene av 1968 og 1979)

³ FNs konvensjon om sjøtransport av gods i Hamburg i 1978

hverandre, som medfører at partenes forsikringsselskap ofte vil megle seg til løsninger som begunstiger et videre samarbeid. Andre ganger kan det være avtalt at tvister skal løses ved voldgift. Disse avgjørelsene som i stor utstrekning blir publisert, kan rettskildemessig veie like tungt som en alminnelig dom.⁴ Dommene som avsies i sjøretten er som ellers forøvrig en viktige rettskilde, og spesielt med hensyn til omfanget behandles oftere prinsipielle problemstillinger. En konsekvens av det fellesnordiske lovsamarbeidet i sjøretten, er en fellesnordisk domssamling (*Nordiske domme i sjøfartsanliggende* – ND). Det er vanlig ved behandling av tvister å påberope seg dommer fra de andre nordiske landene (Sverige, Danmark og Finland).⁵

⁴ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull: *Innføring i sjørett*, s. 11

⁵ Falkanger/ Bull, s. 11

Kapittel 2: Sjøtransporten

2.1. Det praktiske transportbehovet

Den klart største delen av transporten som vil bli behandlet foregår i utenriksfarten viser tall fra Statistisk Sentralbyrå (SSB).⁶ Det er vanskelig å si noe konkret om volumet, men det er klart at transportbehovet er stort og sjøtransport utgjør en betydelig del av varetransporten inn og ut av Norge

I SSB sin undersøkelsen av næringsundergruppen sjøtransport⁷, var det i 2004 registrert en total omsetning på 107.5 milliarder, av hvilken 91 milliarder ble omsatt i utenriks sjøfart. Videre var det totalt registrert 1649 foretak og 22 575 sysselsatte i bransjen, hvorav 897 foretak og 9842 sysselsatte i utenriksfarten.

En oversikt⁸ viser at reisecertepariene utgjør nærmere halvparten av denne omsetningen, litt over 40 milliarder kroner, linjefrakt og fraktkontrakter ca. 20 milliarder mens forskjellige tidsbefraktningen nærmere 30 milliarder kroner (hvorav 22 milliarder fra utenlandske befraktere). Om de forskjellige transporttypene nedenfor, se pkt. 2.3.

⁶ www.ssb.no - Sjøtransport, strukturstatistikk 2004

⁷ Tabell 2 og 3, vedlagt bakerst i oppgaven

⁸ Tabell 1, også vedlagt

2.2. Forholdet til den underliggende kjøpsavtalen

Et transportoppdrag oppstår gjerne av en kjøpsavtale mellom en vareeier og en kjøper, og transportavtalen er derfor ofte sammenflettet med denne.

Utgangspunktet er at ansvaret for skade på godset går over på transportøren når selgeren har avlevert lasten til transportøren, jf. kjøpslovens⁹ § 7 nr.2:

”(2) Skal tingen ellers sendes til kjøperen (sendekjøp) og annet ikke følger av transportklausul eller annen avtale, skjer levering ved at tingen blir overgitt til den fraktfører som påtar seg transport fra avsendingsstedet. Utfører selgeren transporten selv, skjer levering først når tingen mottas av kjøperen.”

Slike transportklausuler vil typisk være en del av kjøpsavtalen, godset leveres for eksempel ”fob” (free on board) eller ”cif” (cost, insurance and freight). Dette er alminnelige Incoterms-klausuler.¹⁰ Er det et fob-kjøp, innebærer det at kjøperen besørger transporten, og selgeren leverer godset på terminalen. I motsatt retning cif-kjøp, der selgeren står for transporten av varen. I begge tilfelle vil som regel en transportør gis oppdraget med å transportere godset. Har imidlertid en av partene i kjøpsavtalen egne fraktavtaler i form av certepartier, vil dette kunne bety at andre ansvarsregler gjelder for denne parten, se nedenfor om virkeområde av de preseptoriske ansvarreglene pkt. 3.3.

2.3. Ulike måter å transportere stykkgoods på

Den som påtar seg å ordne med transporten, vil i neste omgang inngå en transportavtale med en transportør. For mindre forsendelser er transport med linjefart det vanlige, mens det ved større transportoppdrag kan være hensiktsmessig å tegne et reisecerteparti.¹¹ Fordelen

⁹ Lov om kjøp, 13. mai nr. 27 1988 (kjøpsloven)

¹⁰ International Chamber of Commerce (ICC) utformer og publiserer Incoterms, se www.icc.org og www.iccwbo.org

¹¹ Falkanger/ Bull s. 224- 225

med certepartiene er at disse kan tilpasses transportbehovet bedre, men ved små forsendelser blir det for dyrt å gjennomføre.

Den som påtar seg et transportoppdrag, er transportør. Det betyr imidlertid ikke nødvendigvis at han selv utfører selve transporten. Er transportøren et linjerederi kan egne eller innbefraktede skip benyttes i utføringen. Har en sender avtalt et reisecerteparti, vil bortfrakteren også her kunne benytte egne eller innbefraktede skip. I den praktiske gjennomføringen vil ofte hele eller deler av oppdraget utføres av en undertransportør.

Stykkgoods til sjøs transporteres altså enten i linjefart eller i certepartifart.

2.3.1. Linjefart¹²

Linjefarten representerer den tradisjonelle sjøtransport fra A til B, og er den som ligger nærmest opp til egen bruk av skipet. Her betjener et rederi en bestemt strekning med godstransport, under hvilken det gjerne anløpes flere havner. Transportøren kunngjør strekningen og forholder seg deretter typisk til mange forskjellige sendere. Disse mottar konnossement eller sjøfraktbrev¹³ på den avleverte lasten. Senderen forplikter seg til å betale vederlag avhengig av mengden gods som sendes.

Eksempel 1:

Et relativt vanlig transportforløp vil innebære bruken av et linjerederi for en del av reisen. Her tenkes særlig på gjennomgangstransporttilfellet. En transportør (A) påtar seg eksempelvis transporten av gods fra Shanghai til Oslo. Selv utfører han ”osean” - transporten fra Shanghai til Rotterdam, men overlater til den ”lokale” linjetransportøren (B)

¹² Falkanger/ Bull s. 215

¹³ se nedenfor, pkt. 3.4.

å utføre transporten fra Rotterdam til Oslo. Her vil linjerederiet være undertransportør i forholdet til senderen/ mottakeren.

Shanghai ----- (A) ----- Rotterdam ----- (B) ----- Oslo

Også motsatt tilfelle kan tenkes, at transportøren først utfører en lokal transport, før en annen transportør overtar oseanetappen. Typisk for disse gjennomgangstransportene er at transportøren utsteder konnossement eller sjøfraktbrev som dekker hele reisen, se om fraktbrevene nedenfor 3.4.

2.3.2. Certepartifart¹⁴

Den andre utbredte transportformen gjelder certepartifart eller trampfrakt. Her er det skipets lastekapasitet som i varierende grad stilles til en annens disposisjon. Den som stiller et skip til en annens disposisjon betegnes bortfrakter. Mottakeren av lastekapasiteten er befrakteren, jf sjøl. § 321. Bortfrakteren *kan* være en skipseier, men vil i realiteten ofte selv ha avledet retten til skipet fra en underliggende befraktningsavtale. Befrakteren er gjennom en certepartiavtale forpliktet til å betale frakt/ leie for den tiden skipet står til disposisjon, uavhengig av den faktiske utnyttelsen. De vanligste certepartiavtalene er reisecerteparti, tidscerteparti og *bare boat* certeparti.

Under et *reisecerteparti* stiller rederen sitt skip til reisebefrakterens disposisjon for en avtalt reise. Det innebærer at laste- og lossehavn avtales, og hvilken last som skal fraktes. På samme måte vil rederiet under et *tidscerteparti* stille sitt skip til disposisjon, ikke for en bestemt reise, men for et avtalte tidsrom. En avgjørende forskjell til reisecertepartiene er at tidsbefrakteren har den kommersielle ledelsen over skipet. Det innebærer ikke bare at han bestemmer strekningen skipet skal seile, men også at flere av rederfunksjonene har gått

¹⁴ Falkanger/ Bull s. 215- 216

over på befrakteren. Han har generelt ansvaret for innkjøp av bunkers og vil måtte ordne med nødvendige papirer i havnen.

Under begge disse certepartiene er det skipets lastekapasitet som bortfraktes. Karakteristisk for certepartifarten er at en del av de funksjonene linjeoperatøren/ transportøren har går over på befrakteren. Befrakteren vil innenfor avtalens rammer bestemme hvilken last skipet skal føre og fastlegge strekningen, mens bortfrakteren (rederiet) har ansvaret for skipets bemanning og sjødyktighet. Certepartiene gir således senderen/ befrakteren større fleksibilitet enn i linjefart. I avtalen vil det hyppig forekomme klausuler som regulerer nærmere denne funksjonsfordelingen. En utbredt klausul vedrørende funksjonsfordelingen er FIO/ FIOS- klausulen (free in and out (stowed)). Dette innebærer at befrakteren vil besørge lasting og lossing selv.¹⁵

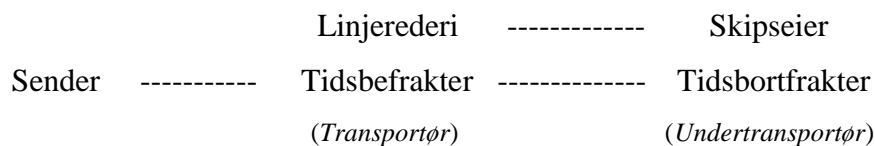
Annerledes må *bare-boat* certepartiene plasseres. Dette er en ren leieavtale, der rederiet gir fra seg disposisjonen over skipet fullstendig. I bare-boat-avtaler må befrakteren selv bemanne og drive skipet, det vil si at han både har den administrative og den nautiske ledelsen over skipet. Under disse avtalene vil bortfrakteren ikke kunne ilegges et transportansvar, da rederiansvaret har gått over på befrakteren. En bare-boat bortfrakter sitter kun igjen med oljesølansvaret. I den videre fremstillingen vil denne befrakningstypen ikke omtales ytterligere.

Også i certepartifarten vil det kunne tenkes konstellasjoner der en undertransportør deltar i transporten. Samtidig er det uvanlig at denne betegnelsen benyttes. Her skal de kort de to viktigste presenteres, mens den nærmere rettslige plassering vil bli redegjort for i kapittel 3.

15

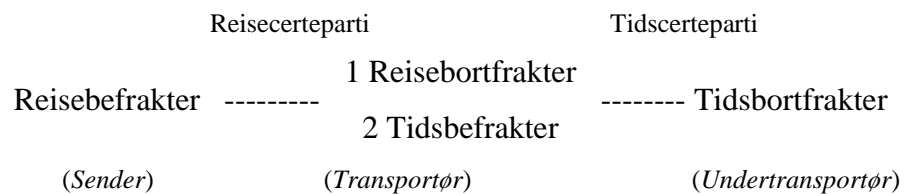
Eksempel 2:

Et linjerederi kan for eksempel benytte seg av skip det har på tidscerteparti i sin rute; med andre ord benytter transportøren seg av **innleid tonnasje**. Senderen inngår for eksempel en transportavtale med linjerederiet, og linjerederiet lar transporten utføres med et skip det disponerer i henhold til en certepartiavtale. Da vil tidsbortfrakten få status som undertransportør.



Eksempel 3:

Som nevnt ovenfor kan bortfrakten ha avledet sin rett til å disponere over skipet fra en tidligere certepartiavtale. En tidsbefrakter kan således frembortfrakte skipet gjennom en ny befraktningsavtale med tredjemann, og dermed fremstå som bortfrakter i dette forholdet. Det kan her forekomme kjeder av viderebefraktningsavtaler, og med forskjellige slags certepartiavtaler, men konseptet blir som skissert nedenfor.



Kapittel 3: Rettslig plassering

Sjølovens regulering av stykkgodstransporten henger nøye sammen med forholdet mellom linjefart og certepartifart og de i stor grad forskjellige hensyn som gjør seg gjeldende. Linjefartens system går ut på å gi konnossementsinnehaveren sterk beskyttelse gjennom tvingende regler, fordi han ofte vil være den ikke- profesjonelle eller svake part i kontraktsforholdet, mens certepartireguleringens målsetning er preget av ønsket om dynamiske og fleksible rammebetingelser tilpasset en moderne og konkurranseutsatt næring.¹⁶

Utgangspunktet om at de preseptoriske reglene kun vil gjelde i linjefarten mens avtalefrihet er regelen i certepartifarten, er likevel en sannhet med modifikasjoner som vi vil se.

Viktig er også sjøfartens utpregede internasjonale karakter. I et transportoppdrag vil skipet gjerne anløpe flere havner i forskjellige land, mens transportavtalen kan ha tilknytning til atter andre land. Hvorvidt norsk rett anvendes på en sjøtransport bestemmes av sjølovens jurisdiksjonsbestemmelser.¹⁷ Stykkgoodsreglernes utforming må også sees i sin internasjonale sammenheng. Særlig har Haag-Visby- og Hamburgreglene hatt betydelig innvirkning på de stykkgoodsbestemmelsene som utgjør norsk rett. Det pågår dessuten et omfattende nytt konvensjonsarbeide som bringer internasjonaliseringen av reglene ett skritt videre (se kap. 7).

¹⁶ Hellner, Jan: *Essays in honour of Hugo Tiberghien*, s. 343

¹⁷ Jurisdiksjonsspørsmålet behandles nedenfor i pkt. 3.6.

3.1. Terminologi i sjøloven

Som nevnt innledningsvis i kapittel 2 vil undertransportøren betegnes forskjellig avhengig av om det er snakk om linjefart eller certepartifart. Terminologien i sjøretten byr faktisk på utfordringer.

I den gamle sjøloven¹⁸ ble begrepene *bortfrakter* og *befrakter* benyttet om partene ved avtaler om godstransport. Dette var på grunn av strukturen i den gamle sjøloven, der stykkgodstransporten ikke ble særskilt regulert. I dette systemet gjaldt nemlig de samme bestemmelsene for linjefarten og for reisecertepartiene. Linjekonnossementer ble sett på som en type reisebefraktning.¹⁹

Bortfrakteren var den som påtok seg ”*befordring av gods for en annen, befrakteren*”,²⁰ og kunne være reder, befrakter (frembortfrakter) eller annen. Denne definisjonen hadde sin bakgrunn i konnossementskonvensjonens (Haag- Visby) art. 1 a, om konvensjonens betydning se nedenfor pkt. 3.4. Videre skilte den gamle sjøloven mellom *kontraherende* fraktfører,²¹ – og *utførende* fraktfører i tilfellene der en del av befordringen ble utført av en annen.²² Skillet mellom *transportør* og *undertransportør* eksisterte derimot ikke, se også del II.

Den stadige utviklingen i sjøfarten førte imidlertid til at begrepsapparatet ble for unyansert. Behovet for en moderne og tidsmessig lovgivning meldte seg som følge av en betydelig utvikling innen linjefarten og befraktningen og dessuten økende internasjonal harmonisering gjennom endringer i Haag-Visby-reglene og Hamburg-reglene. Den siste halvdelen av 1900- tallet skjedde det ”*til dels betydelige forandringer i den skipsfartsstruktur som i sin tid var bakgrunnen for utformingen av sjølovens kapittel om*

¹⁸ Lov av 20 juni 1893 nr. 1: *Lov om Sjøfarten*

¹⁹ Solaguren, Magdalena Corra: *Haftung im Seefrachtrecht und ihre gesetzliche Fortentwicklung in den skandinavischen Staaten*, s. 129

²⁰ Sjøloven 1893 § 71

²¹ NOU 1972:11, *Godsbefordring til sjøs*, s. 10 til § 71

²² NOU 1972:11 s. 18 til § 123

*godsbeholdning og de internasjonale konvensjoner som er inkorporert i deler av kapittelels bestemmelser”.*²³

Det er lang tradisjon for nordisk lovsamarbeid på sjørettens område. Like etter 1890 ble en enhetlig sjølov vedtatt for Norge (innført 1893), Sverige (1891) og Danmark (1892) og siden da har landene hatt en fellesnordisk domssamling i sjøretten (ND). Finland tilsluttet seg samarbeidet ved uavhengigheten i 1917.²⁴ Dette samarbeidet gjorde seg da også gjeldende ved innføring av nye partsbegrep gjennom en fellesnordisk sjølovsrevisjon av bestemmelsene om godsbeholdning på midten av nittitallet, se NOU 1993:36. Rettskilder og teori fra de øvrige nordiske landene har følgelig stor betydning i forståelsen av disse reglene.

For norsk del ledet dette til den nye sjøloven av 1994. Partsbetegnelsene **transportør**, **undertransportør** og **sender** ble innført i lovens kapittel om stykkgodstransport. Begrepene er definert i § 251.

Transportøren, tidligere betegnet bortfrakteren, er fellesbetegnelsen for *”den som inngår avtale med sender om transport av stykkgoods til sjøs”*. **Senderen** betegner *transportørens medkontrahent* og er den som har gods som skal transporteres.²⁵

Dersom transportøren ikke kan eller vil oppfylle hele transportoppdraget selv, kan han benytte en kontraktsmedhjelper som står for den faktiske utførelsen av transporten. En slik ”tredjemann” betegnes i § 251 som en **undertransportør** og defineres som *”den som i samsvar med et oppdrag fra transportøren utfører transporten eller en del av denne”*. Aktørene omtales i slike tilfeller også som henholdsvis kontraherende og utførende transportører. I Hamburgreglene art. 1 er begrepene ”carrier” og ”actual carrier” benyttet.²⁶

²³ NOU 1993:36, *Godsbeholdning til sjøs*, kap. 2.2 s. 8

²⁴ Solaguren, s. 126

²⁵ NOU 1993:36 s. 19, til § 251, mer om senderen nedenfor

²⁶ Hellner, s. 342-343

Samtidig har man i certepartifarten beholdt den gamle terminologien, med henholdsvis *bortfrakter* og *befrakter* jf. § 321. En **bortfrakter** er etter denne bestemmelsen ”*den som ved avtale bortfrakter et skip til en annen (befrakteren)*”. Som vi har sett, regulerer fraktavtalene i linjefart og certepartifart forskjellige forhold; i linjefart gjelder avtalen befraktning av gods mens det i certepartifart er snakk om hel eller delbefraktning av skip. At man har beholdt den ”gamle” terminologien i certepartiforhold ble gjort for å markere forskjellen til språkbruken i linjefarten.²⁷ Videre ble det innført en terminologi som klart skilte mellom reise- og tidsbefraktning, følgelig reisebortfrakter/ reisebefrakter og tidsbortfrakter/ tidsbefrakter.

Begrepene bortfrakter og befrakter kan skape vanskeligheter så snart man forholder seg til flere fraktavtaler tilknyttet skipet. Avhengig av hvilke transport- og eller certepartiavtaler som knytter seg til et skip kan ”*en tids- eller reisebortfrakter (kan) således selv være reder eller befrakter av skipet, men forholdet kan også være at tids- eller reisebortfrakteren først etter at fraktavtalen er inngått, sørger for nødvendig inndekning av den tonnasje som avtalen gjelder*”.²⁸ I sitatet gis uttrykk for tre forskjellige roller bortfrakteren kan ha:

- i. Bortfrakteren er selv reder. Dette må kunne karakteriseres som standardtsituasjonen. Her inngår bortfrakteren, som eier av skipet, en befraktningsavtale med en befrakter. I disse tilfellene vil reglene om befraktning i kap. 14 gjelde.
- ii. Bortfrakteren er selv befrakter samtidig. Dette vil forekomme når det foreligger to eller flere befraktningsavtaler på samme skip. Her vil bortfrakteren ikke eie skipet, men kunne disponere over det i henhold til en bakenforliggende befraktningsavtale. I hvilken utstrekning bortfrakteren kan disponere over skipet avhenger av denne avtalen, men det er ikke uvanlig at det frembortfraktes i flere

²⁷ NOU 1993:36 s. 19, til § 251

²⁸ NOU 1993:36 s. 17, kap. 2.4.3.

ledd. I forarbeidene forklares frembortfraktning følgende: ”Uttrykket sikter til at befrakteren ved en **ny** befraktningsavtale med en tredjeperson påtar seg som bortfrakter å befordre gods for denne med et skip som den første befraktningsavtalen gir befrakteren rådighet over. Det siktes ikke til den situasjon at bortfrakteren oppfyller befraktningsavtalen med et skip som denne har innbefraktet” (min utheving).²⁹ Se ovenfor kap. 2.32 eksempel 3.

Den som frembortfrakter sin rett, vil betegnes frembortfrakter eller undertidsbortfrakter, mens den ”nye” befrakteren kalles undertidsbefraktet.

- iii. Bortfrakteren er ”transportør”. Dette følger noe uklart av forarbeidene. Men der det ikke frembortfraktes, vil nemlig forholdet være at *transportøren* oppfyller *transportavtalen* med et skip som denne har innbefraktet, såkalt innleid tonnasje. I likhet med frembortfraktningstilfelle, vil transportøren her etter at en transportavtale er inngått sørge for transporten.

Dette forekommer særlig der et linjerederi gir et transportløfte til en sender, for så senere å utføre transporten ved hjelp av innleid tonnasje. Transportløfte som gis, kan fastholdes i en alminnelig transportavtale. I realiteten har han da ikke bortfrakter-status som definert i kapittel 14 forstand, men er en transportør som definert i § 251. Se ovenfor kap. 2.32. eksempel 2.

Vi vil se nærmere på reguleringen av disse situasjonene i forholdet til stykkgodskapittelet i punkt 3.2. nedenfor.

Også på sender-siden kan det oppstå uklarheter omkring språkbruken. **Sender** er i § 251 definert som ”den som inngår avtale med en transportør om transport av stykkgods” og avlaster er ”den som leverer godset til transport”. Tilsvarende har man i befraktningsstilfeller begrepene *befraktet* og *avlaster*, se § 321. I Hamburg-reglene art. 1 nr

²⁹ NOU 1993:36 s. 58, til § 312 (sml. § 321)

3 skilles ikke mellom sender og avlaster. Her benyttes fellesbetegnelsen ”*shipper*”, men her har man i de nordiske landene valgt å beholde distinksjonen.³⁰ Sender og avlaster er ikke nødvendigvis samme person, for eksempel der en mottaker/ kjøper har bestilt transporten. Sender kan således være *enten* selgeren eller kjøperen. En annen problemstilling blir det dersom avlasteren er en kontraktsmedhjelper, som for eksempel leverer godset fra fabrikken til terminalen. Dette behandles ikke.³¹ Transportørens ansvar retter seg mot ”sendersiden”, og disse utgjør i den videre fremstilling vareinteressenten eller senderen/mottakeren.

3.2. Den rettslige reguleringen

Begge hovedformene for sjøtransport reguleres i sjølovens del IV, som har fellesbetegnelsen fraktavtaler. Fraktavtaler er et samlebegrep som omfatter både transportavtaler³² som er avtaler om stykkgodstransport; og befraktningsavtaler/ certepartiavtaler som er avtaler om lastekapasitet (hel eller delbefrakning av skip).

Falkanger/ Bull definerer fraktavtaler i vid forstand som ”*en avtale om å utføre transport med skip eller stille et skips transportkapasitet til disposisjon*”.³³ I snever forstand gjelder det kun ”*avtale om utførelse av transport*”, noe som likevel omfatter både stykkgoodsavtaler og reisecertepartier – da disse konkret angir transportstrekningen. Også tidscertepartier vil kunne falle innunder den snevre tolkning, til tross for at avtalen er generell og ikke gjelder en bestemt reise. Det er unødvendig å gjøre noe skille her, loven angir både stykkgoods- og befraktningskapittelet under fellesbetegnelsen ”fraktavtaler”, således også Grønfors: ”*fraktavtal indelas i befrakningsavtal och transportavtal*”.³⁴

³⁰ NOU 1993:36 s. 19 til § 251

³¹ se Schelin, Johan: *On the shipper's liability*, publisert i Svenska sjörettsföreningen skrifter 73, s. 190 flg

³² NOU 1993:36 s.19 til § 251 ”*Med sjøtransportavtale forstås der en avtale hvorved transportøren mot frakt påtar seg å transportere gods til sjøs fra en havn til en annen*”

³³ Falkanger/ Bull s. 217

³⁴ Grønfors, Kurt: *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, s. 27

Reglene om **stykkgodstransport** er plassert i lovens **kapittel 13**. Disse er preseptoriske. Transportavtaler som avviker fra reglene i stykkgodskapittelet er ugyldige, jf § 254. Når disse reglene er blitt gjort preseptoriske har det særlig historiske motiver. På slutten av 1800 tallet hadde transportørsiden en meget sterk stilling i markedet. Samtidig som det var stor etterspørsel etter sjøtransport, var det velkjent at denne var forbundet med store risikoer. Transportørene tok seg følgerlig store friheter i transportvilkårene, og kundene så seg nødt til å akseptere disse. Reglene har siden den tid gradvis utviklet seg med tanke på å hindre transportøren fra i å avtale seg for omfattende ansvarsfraskrivelser. Sentralt i stykkgodskapittelet er at transportøren ikke kan tilby senderen dårligere beskyttelse enn etter loven. Hvorvidt slik preseptorisk lovgivning er nødvendig i stykkgodstransporten kan det være uenighet om. I dag vil ofte vareeiersiden være sterk nok til å ivareta sine interesser, mens på den annen side med Thor Falkangers ord: *”Erfaring viser at selvdisciplin og moderasjon fra transportørenes side ikke foreligger i den grad at varesiden får en behandling som samsvarer med elementære rettferdighetsforestillinger eller tilfredsstiller et regelverk som forhindrer sløsing med verdier.”*³⁵ For øvrig er det ingenting i veien for at transportøren påtar seg ansvar eller forpliktelser utover reglene, jf. § 254 annet ledd.

Videre er det i **kapittel 14** regler som angår **befraktning**. I befraktningsavtaler er utgangspunktet avtalefrihet mellom partene, med et unntak for nordisk sjøfart jf. § 322. Reglene er derfor bakgrunnsrett og ment til utfylling av befraktningsavtaler. Det forutsettes imidlertid at stykkgodskapittelets ansvarsregler gjelder såfremt ikke annet er avtalt jf. henholdsvis §§ 347 og 383, se nedenfor punkt 3.3.

Den inndeling loven gjør mellom transportavtaler og befraktningsavtaler kan virke uheldig. Av inndelingen i loven, hvor man som vi har sett også opererer med forskjellig språkbruk i det nye stykkgodskapittelet i sjøloven (kap. 13) sammenlignet med befraktningskapittelet (kap.14), kan man lett tro de preseptoriske reglene vil kun gjeldelinjefarten. Slik er det

³⁵ Falkanger, Thor: *Deklaratorisk lovgivning om befraktningsavtaler for skip*, publisert i Festskrift till Jan Ramberg, s. 144

imidlertid ikke: selv der man befatter seg med forskjellige certepartiavtaler, vil reglene om stykkgoods kunne komme til anvendelse.

3.3. Nærmere om rekkevidden til de preseptoriske reglene i kap. 13

De preseptoriske reglene i kapittel 13 får generelt anvendelse på avtaler om sjøtransport, jf. § 252. Dette omfatter således i første omgang alle transportavtaler som inngås i linjefarten.

Som vi så ovenfor, vil imidlertid også befraktningsavtaler (certepartiavtaler) være avtaler om sjøtransport, men § 253, der det fastholdes at reglene i kap 13 *ikke* gjelder certepartier, avgrenser i utgangspunktet mot en slik anvendelse av reglene.

Utgangspunktet i befraktningsforhold er som sagt avtalefrihet og reglene i kapittel 14 gjelder kun deklarasjonsforhold, jf. § 322. I forholdet mellom befrakter og bortfrakter vil det kunne avtales en funksjonsfordeling, der befrakteren selv påtar seg flere oppgaver som i avtalemessig tilligger bortfrakteren (transportøren). Ved en slik forskyvning av forpliktelsene vil det være naturlig at befrakteren også påtar seg eller overtar en del av ansvaret ved avtale. I flere tilfeller gjøres imidlertid viktig unntak fra avtalefriheten på dette området.

Det er for det første fastholdt i § 322 at befraktningsrettens avtalefrihet ikke gjelder for innenriks- eller inter-nordisk fart. I innenriks- og internordisk fart vil certepartiklausuler som strider mot de preseptoriske reglene i stykkgodskapittelet være ugyldige.

For det andre, og dette gjelder for en stor del transporter, så vil en **tredjemann** som innehar konnossementet ha krav på den beskyttelsen stykkgoodsreglene representerer. Dette fremkommer av § 253, jf. § 325.

I § 253 første ledd annet punktum fastholdes at dersom konnossement er *”utstedt i henhold til certeparti, er konnossementet likevel undergitt reglene i dette kapittel (kap. 13; min*

anm.) når konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom transportøren og innehaveren av konnossementet.” Et konnossement utstedt i henhold til et certeparti kalles et trampkonnossement, og av § 325 følger at dette konnossementet ”bestemmer vilkårene for befordringen og utleveringen av godset i forhold mellom bortfrakteren og en tredjeperson som innehar konnossementet.”

Så lenge avskiperen/ senderen er samme person som befrakteren, vil konnossementet kun ha en kvitteringsfunksjon (se nedenfor 3.4.) og de avtalte certepartibestemmelsene vil gjelde, jf. unntaket i § 253. Avtalefriheten vil imidlertid ikke gjelde i de situasjonene der befrakteren benytter skipet til å transportere annen manns last, eller der lasten selges/ kjøpes underveis.³⁶

Ett naturlig eksempel der denne *tredjemannsregelen* får anvendelse er om befrakteren er et linjerederi som benytter seg av innbefraktet tonnasje. Konnossementene utstedes og henviser til certepartiavtalen, med den virkning at senderen kjenner til den faktiske transportøren og den ansvarsfordeling som vil gjelde. Senderen/ mottakeren vil, såfremt i god tro, jf. § 299 tredje ledd, kunne holde seg til konnossementet. Der certepartibestemmelser strider mot den preseptoriske lovgivningen vil dette kunne føre til et regressoppgjør mellom befrakteren og bortfrakteren (transportøren og undertransportøren), se. kap. 6

Andre eksempler på tredjemenn i § 253s forstand har vi der konnossementet overdras til en kjøper av lasten underveis. Befrakteren vil da typisk være en selger som selger varen mens den transporteres, mens kjøperen er erverver av konnossementet. I de svenske forarbeidene uttales bl.a.: ”*Samtidig som han är transportör i förhållande till en tredje man som innehar konossementet är han bortfraktare i det bakomliggande certepartiförhållandet*”.³⁷

³⁶ Falkanger/ Bull, s.359- 363

³⁷ SOU 1990:13 s. 125

Dessuten kan tredjemann tenkes å være en selger som leverer godset til transport som kjøperen har besørget for. Selgeren vil da være avlaster/ sender, mens kjøperen er befrakter. Mottar ikke kjøperen konnossementet, eventuelt fordi kjøpesummen ikke betales, beholder selgeren konnossementet og har den beskyttelsen stykkgodsreglene gir. I relasjon til konnossementsinnehaveren som kan gjøre krav gjeldende etter kapittel 13, er bortfrakteren transportør. Står for eksempel selger oppført som befrakter, og kjøper mottar konnossementet, vil sistnevnte forholde seg mot bortfrakteren/ transportøren med sitt krav. Har selgeren (befrakteren) og bortfrakteren avtalt en annen ansvarsfordeling i certepartiavtalen, vil dette være gjenstand for et regressoppgjør. Men også her vil en undertransportørsituasjon kunne oppstå, nemlig der bortfrakteren har avledet sin rett fra en bakenforliggende tidscertepartiavtale, således frembortfraktning. Da vil tidsbortfrakteren være undertransportør, se ovenfor pkt. 2.32.

I forarbeidene³⁸ s. 22 oppsummeres tilfellene der stykkgodsreglene får anvendelse i certepartiforhold som følger:

”Dette vil være tilfellet når konnossementet utstedes til en person som ikke er befrakteren, f eks avlasteren, jf utkastet § 329, eller når befrakteren etter å ha mottatt konnossementet har overdratt dette til tredjemann. Det følger av utkastet § 316 første ledd at konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom bortfrakteren og en tredjemann i forhold til certepartiet som innehar konnossementet. [...] Konnossement utstedt under certeparti vil i slike tilfelle være undergitt de preseptoriske ansvarsreglene som gjelder ved stykkgodstransport.

***Det er altså bare transport av gods under certeparti for så vidt angår forholdet mellom bortfrakter og befrakter som er unntatt fra stykkgodskapittelet. All annen transport omfattes uten hensyn til om konnossement er utstedt.** ”.*³⁹

Som det fremgår er det et vilkår for at de tvingende reglene i kapittel 13 skal gjelde, at tredjemann innehar konnossement. Avlasteren kan kreve å få utferdiget ombordkonnossement jf. §§ 338 og 382. I linjefarten for øvrig er konnossement og sjøfraktbrev likestilt, se nedenfor pkt. 3.4.

³⁸ NOU 1993 : 36, til § 253

³⁹ §§ 329 og 316 i utkastet tilsvarer hhv. §§ 338 og 325

Av praktisk viktig betydning er videre de deklarasjoniske reglene i §§ 347 og 383. Her fastholdes nemlig at dersom ingenting er avtalt i certepartiene angående ansvar for lasteskader, gjelder de preseptoriske ansvarsreglene i kapittel 13.

I fremstillingens hoveddel er det disse ansvarsreglene i kapittel 13 som det skal redegjøres for, se del III.

3.4. Konnossementets betydning

I avsnittet ovenfor ble det klart at konnossementet kunne skifte rettslig karakter i befraktningsforhold, avhengig av hvem som innehar det. Dette henger sammen med bestemmelsene om konnossementer i stykkgodskapittelet §§ 292 flg. Sjølovens preseptoriske regler gjelder generelt for transportavtaler. Både konnossement og sjøfraktbrev fungerer som bevis på inngått sjøtransportavtale og på at transportøren har mottatt eller lastet godset, jf. §§ 292 nr. 1) og 308 nr. 1). I begge tilfeller kan det ha vært forutgående forhandlinger og avtale om forsendelsen, hvorefter transportdokumentet er en bekreftelse på dette.⁴⁰

Som beskrevet er det i befraktningsforhold, i forholdet mellom befrakteren og bortfrakteren, likevel certepartiavtalen som er avgjørende dokument. Samtidig utstedes konnossement som en kvittering på den avgitte lasten, og dersom konnossementet overdras til tredjemann gjelder ansvarsreglene i kapittel 13. Den største forskjellen mellom de to typer transportdokument er således mottakersiden. Er lasten angitt i et konnossement, må dette innleveres før lasten utleveres. Konnossementet er derfor et *negotiabelt* dokument. I sjøfraktbrevet derimot er mottaker angitt i avtalen, og avsender har muligheten til å endre mottaker eller eventuelt å kreve å få utstedt konnossement.

⁴⁰ Falkanger/ Bull s. 220

Etter Haag-Visby-reglene (konnossementskonvensjonen) var konnossementet det avgjørende bevis på den inngåtte sjøtransportavtale. I del II skal vi se hvilke problemer dette skapte, nemlig der konnossement var underskrevet ”*for the master*”.

I det videre forutsettes at anmerkingsfritt konnossement har blitt utstedt, slik at kun lasteskadeansvaret behandles.

3.5. Haag-Visby og Hamburg-reglene

Haag-reglene kom i stand som en motvekt mot den dominerende stilling transportørsiden hadde fått mot slutten av 1800-tallet. Særlig amerikanske vareinteresser sto sterkt, og amerikanske domstoler hadde allerede stadfestet at ”*negligence*” klausuler i konnossementene – det vil si ansvarsfraskrivelser ved uaktsomhet – var ugyldige. Reglene som ble utarbeidet på Haag-konferansen i 1921, ble etter initiativ fra Comité Maritime International (CMI) forelagt ved en internasjonal sjørettskonferanse i Brussel i 1924 og senere ratifisert av de fleste sjøfartsnasjoner.⁴¹ Viktige regler vedrørende transportansvaret og konnossements innhold utgjorde kjernen i konvensjonen. I 1968 ble reglene modernisert ved endringsprotokoll kalt Visby-reglene, hvorav fellesbetegnelsen Haag-Visby.

Det ble etterhvert reist sterk kritikk mot Haag-Visby reglene, fordi de tradisjonelle sjøfartslandene fikk for stor kontroll på den sjøbundne verdenshandel.⁴² I anledningen av en internasjonal konferanse i Hamburg i 1978 ble et nytt konvensjonsforslag forelagt av United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), men dette ble aldri ratifisert av de største sjøfartsnasjonene. Siden har det blitt arbeidet med utkast til en ny

⁴¹ Falkanger/ Bull s. 239

⁴² Falkanger/ Bull s. 240

konvensjon, i regi av UNCITRAL og CMI, noe vi vil se nærmere på avslutningsvis, i kap. 7.

Norge og de øvrige nordiske landene har på sin side innarbeidet i nasjonal lovgivning de viktigste Hamburg-reglene som ikke er i strid med Haag-Visby konvensjonen.⁴³ Blant annet gjelder dette reglene om kontraherende og utførende transportørs ansvar. De nordiske reglene i stykkgodstransporten, slik de ble utformet ved sjørettsrevisjonen i 1973 (se nedenfor del II), var dessuten en standard og inspirasjonskilde for Hamburg-reglene.⁴⁴ Tilpasningen av sjøloven til disse reglene var derfor i tråd med utviklingen i nordisk rett.⁴⁵

3.6. Jurisdiksjon og anvendelsesområde

Sjøtransport av gods vil typisk foregå mellom flere land, og det er derfor nødvendig å klargjøre i hvilke tilfelle de norske sjølovsbestemmelsene får anvendelse.

Sjølovens § 252 angir anvendelsesområde til kapittel 13. Som vi har sett gjelder reglene generelt for ”avtaler om sjøtransport”. Av betydning i § 252 er at det minimum som følger av konvensjonsforpliktelser etter Haag-Visby-reglene sikres.⁴⁶ Lovgivningen i de nordiske landene er imidlertid strengere enn i andre konvensjonsstater, da man har supplert reglene med Hamburg-reglene uten å bryte med konvensjonsforpliktelsene. Før en domstolen vil ta stilling til rettsspørsmålet, må saken være anlagt for rett verneting jf. §§ 310 og 311.

Det følger av § 311 at forhåndsavtaler er ugyldige dersom de innskrenker saksøkerens rett til å få rettstvist avgjort etter kapittel 13, når det gjelder transport med nordisk tilknytning ved: a) hovedforretningssted, b) inngåelse av transportavtalen (saksøktes/ eller agents forretningssted), c) avtalt leveringssted (lasting), d) avtalt eller faktisk utleveringssted

⁴³ NOU 1993:36, s.12

⁴⁴ Solaguren, s. 142

⁴⁵ NOU 1993:36, s.11

⁴⁶ NOU 1993:36, til § 252 s.20

(lossing). Denne reguleringen innebærer at ved transport med nordisk tilknytning anvendes de nordiske ansvarsreglene *lex fori*, og følgelig vil det her være ugyldig å la et annet lands Haag-Visby-regler gjelde. For transport uten slik nordisk tilknytning kan en annen lands Haag-Visby lovgivning gjelde.⁴⁷ Av praktisk stor betydning er de utfordringer som ofte vil være forbundet med å inndrive krav fra parter andre steder i verden, eller der skip eller eier er registrert i avsides land – dette faller klart utenom den videre presentasjon.

Etter første ledd i § 252 vil stykkgoodsreglene få anvendelse for innenriks fart i Norge, samt ved fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige. Sjølovene til de nordiske landene følger av det felles lovsamarbeid og tilnærmet lik i alle statene. Det nevnes likevel at innenriks fart i en av de andre nordiske statene skal bedømmes etter loven der. Dette ble begrunnet med at de nordiske landene ønsket seg muligheten til å innføre egne ansvarsregler for innenriks fart, se § 276 tredje ledd.⁴⁸

Videre gir § 252 annet ledd en opplisting av tilfeller der reglene i kap 13 kan påberopes i sjøfart mellom to stater (ikke nordiske, men eventuelt en nordisk og en annen):

1) når ”avtalt lastehavn ligger i en konvensjonsstat”

- En konvensjonstat er en stat bundet av Haag-Visbyreglene, jf § 251. Avgjørende her er hva som er avtalt som lastehavn, og om en annen havn faktisk brukes til lasting endrer ikke på forutsetningen. Reglene får derfor anvendelse på eksport fra en konvensjonsstat.

2) når ”avtalt lossehavn ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige”

- Reglene omfatter således import til en nordisk stat, og representerer den fordel at sak vil kunne anlegges der skaden faktisk påvises. Er avtalt lossehavn i en annen konvensjonsstat, må retten legge denne konvensjonsstats regler til grunn.

⁴⁷ Wetterstein, Peter: *Choice of law, jurisdiction and arbitration*, publisert i Svenske Sjørättsföreningen skrifter 73, s. 208

⁴⁸ NOU 1993:36, til § 252 s. 21

- 3) når ”*flere lossehavner er avtalt og den faktiske lossehavnen er en av disse og ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige*”
- 4) når ”*transportdokumentet er utstedt i konvensjonsstat, eller*”
- 5) når ”*transportdokumentet angir at konvensjonen eller derpå grunnet lov i konvensjonsstat skal gjelde.*”

Punkt 4 og 5 er verdt å merke seg idet de innebærer at reglene også vil kunne anvendes *uavhengig av hvor laste- eller lossehavnen ligger*, dersom transportdokumentet utstedes i en konvensjonsstat eller om transportdokumentet inneholder en lovvalgsklausul som angir at sjøloven skal løse tvisten.

DEL II – Sjølovsrevisjonen av 1973

Kapittel 4: Forholdet til tidligere gjeldende rett

Særlig avgjørende for dagens reglene angående transportøren og undertransportørens ansvar var sjølovsrevisjonen i 1973.⁴⁹ Tidligere rettspraksis plasserte nemlig ansvaret hos den transportøren som underskrev konnossementet, med den følge at kontraherende transportør kunne bli ansvarsfri. For vareinteressenten kunne en slik praksis føre til urimelige resultat og grunnleggende endringer ble her foretatt.

4.1. Før sjølovsrevisjonen av 1973

Før sjølovsrevisjonen ble det i norsk og svensk rettspraksis antatt at transportøren (befrakteren) ikke var ansvarlig for skade på lasten, når undertransportøren (tidsbortfrakter) underskrev konnossementet.⁵⁰ En vesentlig forskjell i forhold til dagens lovgivning er imidlertid at man ikke betegnet tidsbortfrakteren som undertransportør i en slik situasjon, men kun som utførende transportør. Den kontraherende transportørens transportavtale med senderen, gikk over på den utførende transportør når denne utstedte konnossement.

Konnossementet ble tillagt avgjørende vekt, og en varemottaker måtte utlede sin rett av dette. I utgangspunktet var således den kontraherende transportøren ansvarlig for varetransporten dersom han undertegnet konnossementet, og tilsvarende gjaldt for den utførende transportøren. Problemstillingen ble satt på spissen når det var kapteinen for det befraktete skipet som undertegnet konnossementet ”*for the master*”.

⁴⁹ NOU 1972:11 *Godsbefordring til sjøs*

⁵⁰ se ovenfor pkt. 2.3.2. – ”innleid tonnasje”

I ND 1903 s. 331 (Anna; Gerdt Meyer), ble dette standpunktet første gang inntatt: *”Kapteinen er her, som ellers, i Rederiets, ikke i Underbefragterens Tjeneste. Og Skibet er ikke i dennes, men gjennom Kapteinen i Rederiets Besiddelse, Det er derfor paa Rederiets Vegne, at Kapteinen tager de indladede Varer i Besiddelse og afgiver Erkjendelse herfor.”*⁵¹

Prinsippet ble senere opprettholdt i to dommer; *Lysaker* (ND. 1955 s.81) og *Lulu* (ND 1960 s. 349). I *Lysaker* saken hadde kapteinen undertegnet konnossementer som var påtrykt både linjerederiets og rederiets navn og flagg, uten at dette ble funnet tilstrekkelig til å binde linjerederiet. Tilsvarende i *Lulu*-saken. Her hadde et svensk selskap solgt papirmasse på cif- vilkår til forskjellige varemottakere i Holland. Transporten ble gitt i oppdrag til det svenske linjerederiet Svea. Svea lot transporten utføres med det libanesiske skipet S/S Lulu, som var undertidsbefraktet fra et tysk rederi. Det tyske rederiet hadde mao. frembortfraktet det libanesiske skipet, så eieren av skipet var et libanesisk selskap. I konnossementene som varemottakerne fikk overdratt til seg var det ikke inntatt noe om fraktavtalen mellom selgeren og Svea. De var imidlertid blitt utformet på Svea- linjens linjekonnossement og underskrevet av Svea sin agent/ megler ”for the master”. Som i de foregående sakene kom retten til at disse forholdene ikke var tilstrekkelige til å gjøre transportøren ansvarlig:

*”Vid konossementets utfärdande har visserligen använts ett så som linjekonossement betecknat formulär, vari Sveabolagets firma och kännetecken samt vissa Sveabolagets agenter, däriblant Andersson & Lundqvist, funnos angivna och varav framgick, att Sveabolaget drev linjetrafik mellan Sverige och Holland. I följd härav och då handlingen saknade upplysning om att Lulu icke tillhörde Sveabolaget, har godsmottagaren kunna bibringas den foreställning, att Sveabolaget vore fartygets redare. Angivna omständigheter kunna emellertid – särskilt med hänsyn till att konossement icke enligt gällande rätt förutsättes skola innehålla uppgift om redaren – icke föranleda att Sveabolaget göres ansvarlig på grund av konossementet.”*⁵²

⁵¹ Gam, Henrik: *Ansvarssubjektet ved godsbeskadigelse under søtransport*, s. 34

⁵² ND 1960 s. 351- 352; Grønfors, Kurt: *Successiva transporter* s. 126

Resultatet fremsto som urimelig. Lasteassurandøren, som trådte inn i varemottakerens krav, fikk nemlig ikke erstatning av rederen, da libanesisk lov fritok denne for ansvar når skipet seilte under tidscerteparti.

Et brudd med prinsippet skjedde i den danske Sø- og Handelsrettsdom UfR 1967.333, publisert i ND 1966 s. 352 SøHa ”*Dominion Line*”.

I/S Dominion Line var et linjerederi som benyttet tidsbefraktede skip til å utføre transportoppdrag for et kanadisk selskap til varemottakere i England. Kjøperne fikk erstatning fra rederiet (transportøren) for skader på godset, etter at skipets kaptein (undertransportøren) hadde utstedt konnossementene. Retten uttalte: *”Når en virksomhet velger at kalde sig en ”linie”, må utgangspunktet være, at ansvaret er som en reders. At linien har anvendt konossementsblanketter med liniens flag, navn m.v. klart anført foroven peger hen på, at linien er den ansvarlige part (ganske som firmaangivelse øverst på forretningspapir).”* Det ble videre fastholdt at varemottakeren skulle ha de samme rettighetene som avlaster, og at konnossementsoverdragelsen ikke bør endre denne stillingen: *”Liniens pligter bør ikke blive mindre, blot fordi konnossementet er overdraget til en anden, en i forhold til linien helt tilfældig begivenhet”*.

4.2. Sjølovsrevisjonen i 1973

I teorien ble den norske og svenske rettspraksis kritisert, og ved sjølovsrevisjonen i 1973 kom en ny lovbestemmelse (sjøloven 1893 §123⁵³) som endret rettstilstanden. Særlig med tanke på resultatet i Lulu-dommen ble det i forarbeidene uttalt:

⁵³ **§123.** *Blir en befording helt eller delvis utført av en annen enn bortfrakteren, forblir bortfrakteren ansvarlig etter reglene i dette kapittel, så langt de passer, som om han selv hadde utført hele befordringen; dette gjelder også etter at konnossementet er utstedt.*

Ved befording som utføres med skip, er den som utfører den, ansvarlig for sin del av befordringen etter samme regler som bortfrakteren. Bestemmelsene i §122 gjelder tilsvarende.

Bortfrakteren og den som har ansvar etter annet ledd, hefter solidarisk; det samlede ansvar som kan pålegges dem, skal ikke overstige de grenser som gjelder etter §120.

”At bortfrakteren, som lasteeieren har kontrahert med, forsvinner som ansvarlig og lasteeieren henvises til å holde seg til en ham ukjent og uforutsett reder kanskje i et fjerntliggende land, kan virke temmelig urimelig, og det er enighet mellom de nordiske sjølovskomiteer om å foreslå lovbestemmelser som hindrer et slikt resultat; den norsk- svenske rettspraksis stemmer heller ikke med oppfatningen i andre land.”

Den nye bestemmelsen som i sitt innhold svarer til dagens § 285, fastholdt at transportøren (bortfrakteren) og undertransportøren begge forble ansvarlige for hele transporten ved bruk av undertransportør.

Transportøren kunne som i dagens § 285 annet ledd, forbeholde seg ansvar for undertransportørens del, der bruken av undertransportør var *”avtalt eller klart forutsatt”*⁵⁴, mer om dette nedenfor pkt. 5.3.2.

I tillegg ble det ble det uttrykkelig fastholdt, at et konnossement som er undertegnet av *”skipsføreren på det skip som transporterer godset, anses for å være undertegnet på transportørens vegne”*, jf. § 295.⁵⁵ Dermed var det ikke lenger tvilsomt at konnossementet også gjaldt den kontraherende transportøren.

⁵⁴ **§168. tredje ledd:** *Er det avtalt eller klart forutsatt at en befordring helt eller for en bestemt del skal utføres av en annen fraktfører, kan bortfrakteren dessuten forbeholde seg ansvarsfrihet for så vidt gjelder tap eller skade voldt ved hending inntruffet mens godset er i den annen fraktførers varetekt.*

⁵⁵ Tidligere **§151. første ledd** *Med konnossement forstås et av bortfrakteren eller på hans vegne underskrevet dokument der det erkjennes at gods av nærmere angitt art og mengde er mottatt til befordring eller innlastet forutsatt at dokumentet betegner seg som konnossement eller angir at godset bare vil bli utlevert mot tilbakelevering av dokumentet.*

DEL III – Undertransportørens ansvar

Kapittel 5: Sjølovens ansvarsregler:

5.1. Innledning

Transportørens erstatningsansvar for lasteskader reguleres i §§ 274- 289. I denne fremstillingen er det særlig bestemmelsene i §§ 285- 285 som er interessante, da disse regulerer ansvarsspørsmålene som oppstår ved bruken av undertransportør. De er trinnvis oppbygget, idet § 285 regulerer transportørens ansvar, § 286 undertransportørens ansvar, og avslutningsvis i § 287 deres felles ansvar. Reglene svarer i det vesentlige til tidligere sjølovs §§ 123 og 168 tredje ledd, og er dessuten i overensstemmelse med Hamburg-reglene art. 10 og 11.⁵⁶

Det er særlig i forhold til to situasjoner at reglene får betydning. For det første gjelder det tilfellene der transportør lar *hele* oppdraget utføres av en undertransportør, for eksempel ved å la godset transporteres med et innbefraktet skip. Når den kontraherende transportøren ikke utfører noen del av transporten er ansvarsspørsmålet for den oppståtte lasteskader spesielt problematisk.

Den andre situasjonen om peker seg ut er der transportøren kun utfører en *del* av reisen, og lar resten utføres av en eller flere undertransportører. Her blir det særlig aktuelt å analysere hvorvidt transportøren kan fraskrive seg ansvar for denne del og hvilket ansvar undertransportøren følgelig har. Spesielt for undertransportørens ansvar er at sjøloven hjemler direkte krav om ansvar foreligger. Før jeg redegjør for disse situasjonene, er det imidlertid på sin plass å kort presentere hovedtrekkene i det generelle transportansvaret.

⁵⁶ NOU 1993: 36, til § 285 s. 39

5.2. Transportansvaret

Utgangspunktet for transportansvaret finnes i sjølovens § 262, etter hvilken transportøren har plikt til å *”ivareta lasteierens interesser”*. Hovedregelen om transportørens ansvar følger deretter av § 275, hvoretter *”transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade mens det er i transportørens varetekt om bord eller i land, med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for”*.

Et slikt ansvarsgrunnlag omtales gjerne som et **skyldansvar med omvendt bevisbyrde** eller *presumert skyldansvar*, ettersom transportøren er ansvarlig for skaden med mindre han kan bevise sin uskyld. Transportøren vil også kunne unngå ansvar dersom skaden skyldes nautisk feil eller brann jf. § 276. Etter annet ledd forutsetter dette imidlertid at transportøren har *”utvist tilbørlig omhu”* med å sørge for skipets sjødyktig ved reises begynnelse, da han ellers blir ansvarlig for tap som følge av sjøudyktighet.

Ansvaret omfatter i utgangspunktet tapt og skadet gods, men i § 278 fastholdes at tilsvarende ansvar gjelder for tap som følge av forsinkelse. En praktisk vanskelighet med forsinkelser er å påvise når den inntreffer. Særlig i lange transportkjeder kan forsinkelser forplante seg, noe som vanskeliggjør den konkrete ansvars plassering.

Transportøren er ansvarlig for godset mens han har det i sin varetekt i havnene og under transporten, fra mottakelsen til avtalt utlevering jf. § 274. Denne regelen bygger på Hamburgreglenes art. 4. Tidligere, etter Haag-reglene og den sjølovens 1893 § 168 kunne transportøren fraskrive seg ansvaret for laste- og losseperioden. Det måtte imidlertid føres forsvarlig ivaretagelse av godset. Det prinsipielt nye med bestemmelsen i § 274 er at denne adgangen til ansvarsfraskrivelse er tatt bort, og det preseptoriske lasteskadeansvaret gjelder for hele transportørens varetektsperioden.⁵⁷ Utføres laste- eller losseoperasjonene av kontraktsmedhjelpere, kan ikke transportøren fraskrive seg ansvaret for disse. Dersom

⁵⁷ Selvig, Erling: *Sjøtransportørens ansvarsperiode*, publisert i Festskrift till Jan Ramberg, s. 431

laste- og losseoperasjonene følger en avtalt funksjonsfordeling mellom transportørene vil det ha betydning ved ansvars plasseringen, se nedenfor punkt 5.4.3.

Om en transportør er ansvarlig kan ansvaret begrenses etter nærmere regler, jf. kilo- og kollireglene i §§ 280- 281.

5.3. Transportør og undertransportør identifiseres

Ved bruk av undertransportør, forblir transportøren ansvarlig jf. § 285:

”Utføres transport helt eller delvis av en undertransportør, forblir transportøren ansvarlig etter reglene i dette kapittel som om transportøren selv hadde utført hele transporten.”

Når transportøren benytter seg av en undertransportør, identifiseres disse med hverandre. Transportøren forblir ansvarlig for hele transporten og har dermed et medhjelper- eller tredjemannsansvar. Samtidig innebærer det at transportansvaret som preseptorisk tilligger transportøren ikke faller bort ved at oppdraget kontraheres til en annen transportør, noe som bidrar til å styrke vareinteressentens rettslige stilling, se del II. Et slikt kontraktsmedhjelperansvar finnes i lignende utforming på flere rettsområder. I entrepriseretten vil hovedentreprenøren typisk ha det overordnede ansvaret for et byggeprosjekt, der flere medhjelpere benyttes. At ansvaret bli værende hos den part som inngår i avtalen er naturlig. I tilfelle oppdraget utføres av parten alene er jo denne utvilsomt ansvarlig. Delegeres hele eller deler av oppdraget vil fremdeles avtaleparten være den nærmeste til å bære risikoen for rett oppfyllelse av den påtatte forpliktelsen.

Transportøren har imidlertid adgang til å forbeholde seg ansvarsfrihet for en bestemt del av transporten som utføres av en undertransportør, se nedenfor pkt. 5.3.2. Gjøres ikke dette, vil han holdes ansvarlig for hele transporten. Voldes da en skade mens godset er i

undertransportørens varetakt ”forsettlig eller grovt uaktsomt” jf. § 283, tapes retten til ansvarsbegrensning for begge transportørene.⁵⁸

Som nevnt er det spesielt i to situasjoner bruken av undertransportør er en aktuell problemstilling i ansvarsdrøftelsen. For det første i de tilfeller der transportøren lar *hele* transporten utføres av en undertransportør: dette er et vanlig scenario når transportøren benytter seg av innbefraktet/ innleid tonnasje, se kap. 2.32. Det kan tenkes for eksempel tenkes at et rederi som disponerer over flere reise-/ eller tidsbefraktede skip, og utfører transporten med ett av disse avhengig av hvilke skip som har ledig kapasitet.

Den andre situasjonen som er aktuell har vi der en *del* av transporten utføres av en undertransportør. Når transportøren utfører kun en del av transporten, og en eller flere andre undertransportører utfører resten, snakker vi gjerne om en *successiv transport* (dør-dør transport) som er en samlebetegnelse som dekker både transport med samme transportmiddel (gjennomgangstransport) og transport med forskjellige transportmidler (kombinert eller multimodal transport).⁵⁹ Her vil kun gjennomgangstransport med skip vurderes. Kombinert transport behandles ikke.

En gjennomgangstransport vil typisk foreligge der transportøren benytter seg av et linjerederi for en del av reisen. Her utsteder transportøren et konnossement som angir hele transportstrekningen, for eksempel USA til Norge. Linjerederiet (undertransportøren) utfører for eksempel den avsluttende delen av reisen, si fra Nederland til Norge, mens transportøren har utført osea- strekningen fra USA til Nederland. Dette er praktisk når hovedtransportøren frakter varer på et stort containerskip som kun kan anløpe enkelte havner i Europa og med varer tiltenkt en rekke forskjellige endelige destinasjoner. Omlastninger vil da skje i havn, og undertransportører transporterer varene videre til de enkelte mindre havner rundt om i Europa. Transportøren på sin side vil muligens også ved gjennomgangstransport benytte seg av et skip det har på et tids-/ eller reisecerteparti. Det spesielle tilfelle analyseres nærmere i punkt 5.2.

⁵⁸ Honka, Hannu: *New Carriage of goods by sea* s. 83

⁵⁹ Gam, s. 34; Grönfors: *Succesiva transporter*, s. 109

5.3.1. Bruk av undertransportør

I dagens rettsstilling vil bruken av en undertransportør/ medhjelper i et kontraktsforhold som regel bli akseptert, med mindre slik bruk er i strid med transportavtalen. Det følger ikke minst av lovgivningen der både transportøren og undertransportøren identifiseres med hverandre (§ 251), og ansvarsregler er blitt utarbeidet for slike tilfeller (§§ 285-287). Om bruken er tillatt i det enkelte tilfellet, beror likevel på en tolkning av transportavtalen.⁶⁰

I § 251 defineres undertransportøren som ”den som i samsvar med et oppdrag fra transportøren utfører transporten eller en del av denne”. Han er således utførende transportør. Et særtrekk er at undertransportøren ikke har et direkte avtaleforhold med senderen, men i utgangspunktet er kontraktsrettslig forpliktet kun ovenfor transportøren. I bestemmelsen fastholdes imidlertid at undertransportørens ansvar nå retter seg direkte mot senderen/ mottakeren av varen, se pkt. 5.4.

Det er i gjennomgangstransport at det har vært vanligst å avtale bruk av undertransportører. Behovet for undertransportøren er stort, da de rasjonaliserer driften i linjefarten og fører til lavere fraktpriser. På den annen side fører det med seg økt risiko for lasteskader, særlig på grunn av flere omlastninger underveis.⁶¹

Utgangspunktet for reglene på området er at transportkunden bør gis anledning til å vurdere risikoen som er forbundet med omlastninger.⁶² I tilfeller der det konkret avtales eller forutsettes at en undertransportør benyttes på en del av transportstrekningen, vil senderen ha akseptert opplegget. Dette gjelder blant annet i de tilfeller der transportøren benytter seg av et skip det har på et reise- eller tidscerteparti. Her undertegner transportøren en booking note i konnossementet som angir at lasten vil gå med det befraktet skip. Benyttes et gjennomgangskonossement, følger det nettopp av dette at flere transportører vil benyttes,

⁶⁰ Falkanger/ Bull, s. 308

⁶¹ Gam, s. 66

⁶² Gam, s. 67

jf. § 293. Er det kjent for senderen at skipet er for stort til å anløpe avtalt havn, eller at linjerederiet ikke anløper nevnte havn, forutsettes også at omlastning vil skje.

Mer tvil har det vært omkring generelle omlastningsklausuler. Her vil nemlig senderen ikke ha den samme muligheten til å overveie den økte skaderisikoen. Standardiserte transportavtaler inneholder i utstrakt grad slike “*identity of carrier*” eller “*transshipment*” klausuler e.l.. I disse omlastningsklausulene fastholdes i hovedsak transportørens generelle rett til å benytte seg av en undertransportør. Et eksempel fra Comniconbill kl.6⁶³:

”Sub contracting

The Carrier shall be entitled to sub-contract on any terms the whole or any part of the carriage, loading, unloading, storing, warehousing, handling and any and all duties whatsoever undertaken by the Carrier in relation to the goods.

For the purposes of this contract to the provisions of the B/L, the Carrier shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services he makes use for the performance of the contract of carriage evidenced by this document”

Den utstrakte bruken av slike klausuler er nettopp en bekreftelse på det store behovet transportøren har for å benytte seg av undertransportør. Til tross for dens generelle utforming har det således i teori og praksis blitt akseptert som tilstrekkelig med generelle omlastningsklausuler. Transportkundens behov har således blitt vektlagt mindre.⁶⁴

Der transportøren hadde omlastet, eller benyttet seg av en undertransportør, uten at slik konkret eller generell klausul var inntatt i transportavtalen, kunne det tidligere tenkes at dette ville utgjøre et avtalebrudd som følge av ulovlig deviasjon. Da ville løsningen måtte søkes i alminnelig kontraktstolkning, hovedsaklig med fokus på om transportkunden ville innrettet seg annerledes med tanke på sikringen av godset og lignende. I hovedsak ville nok da en generell klausul kunne forutsettes.⁶⁵

⁶³ Falkanger/ Bull, s. 308

⁶⁴ Gam, s. 67

⁶⁵ Gam, s. 68

Som anført vil *bruken* av undertransportør generelt være akseptert, og det vil bare være når transportavtalen uttrykkelig angir at omlastning ikke skal skje at det vil være et avtalebrudd. Retten til å omlaste fritar imidlertid ikke transportøren for det alminnelige forvareransvaret i denne perioden. Etter reglene i kapittel 13 har transportøren for øvrig ansvar for hele transporten, se nedenfor 5.2. En oppklarende rettsavgjørelse i denne forbindelse er House of Lords avgjørelse i *The Galileo* [1915].⁶⁶ Denne omhandler en transportørs midlertidig omlastning av godset på en lekter, som kort tid etter sank. Den generelle klausulen som omhandlet frembringelse av godset til havnen ”*and then to be transshipped at ship’s expence and shipper’s risk to the port of*” fritok ikke transportøren for ansvaret. I betraktning av lekerens tilstand uttalte retten at godset kunne ”*as well have been put in an eggshell*”.

Slike generelle klausuler kunne tidligere ofte ha ansvarsbefriende virkning for transportøren, som i nevnte sak – ”*shipper’s risk*”. En avgjørende dom i slik retning ”*Gudur*” følger nedenfor.

5.3.2. Ansvarsfrihet

Transportøren har ved gjennomgangstransporter mulighet til å forbeholde seg ansvar for undertransportørens del. I henhold til § 285 annet ledd er det mulighet for dette der det er ”*uttrykkelig avtalt at en bestemt del av transporten skal utføres av en navngitt undertransportør*”.

Det stilles opp et strengt krav til avtalens form, som begrunnes i den vesentlig begrensning i transportørens ansvar et slikt unntak innebærer. I forarbeidene uttales bl. a.:

⁶⁶ gjengitt her som hos Gam, s. 69

”Dersom transportøren ønsker å ta forbehold for å unngå et ansvar som normalt følger av transportavtalen, bør senderen i tilfelle få klart for seg i hvilken utstrekning dette skjer, og mot hvem han i tilfelle kan gjøre krav gjeldene”.⁶⁷

Unntaksregelen er en kodifisering av Hamburg-reglene art. 11 der ansvarsfrihet ved utarbeidelsen ble gjort betinget av en uttrykkelig bestemmelse i transportavtalen: *”...a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier,...”*.

Et slikt tilfelle har man gjerne nettopp der transportøren benytter seg av et på forhånd kjent linjerederi for den avsluttende biten av reisen (eksempelvis vareforsendelsen fra Shanghai til Hamburg, og deretter videre med et mindre skip til Oslo). Her må det således inntas i transportavtalen at undertransportøren er alene ansvarlig for denne delen av reisen. Det er ikke et vilkår om skriftlig avtale, men det må være uttrykkelig avtalt, og undertransportøren må være navngitt. Hvorvidt vilkåret om ansvarsfrihet er oppfylt må avgjøres etter kontraktsrettslige vurderinger. Således vil vilkåret være oppfylt, der det er klart forutsatt at en del av reisen kommer til å utføres av en undertransportør eller det følger av fast praksis mellom partene.⁶⁸

Vilkåret for ansvarsfrihet vil derimot klart *ikke* oppfylt der kun en generell ”identity of carrier”- klausul eller lignende påberopes, noe som i sjølovsrevisjonen av 1973 også ble fremhevet som hovedårsaken til bestemmelsen.⁶⁹ Sentralt i begrunnelsen for lovendringen var resultatet i ”Gudur”- dommen,⁷⁰ hvor en transportør fikk medhold i retten til å omlaste i kraft av en ”transshipment”- klausul, samtidig som han hadde fraskrevet seg alt ansvaret for følgene av omlastingen (transshipment). Transporten som skulle gå fra Bordeaux til Malmø, ble av økonomiske grunner losset i Helsingborg og transportert videre til Malmø med tog. Godset ble skadet på vei fra havnen til jernbanestasjonen, og transportøren ble her holdt skadeløs som følge av klausulen.

⁶⁷ NOU 1993:36 s. 40

⁶⁸ Falkanger/ Bull

⁶⁹ NOU 1972:11, til § 123 s. 20

⁷⁰ ND 1962 s. 296

Transportøren kan kun fraskrive seg ansvar for en del av reisen, slik det er vanlig i gjennomgangstransport. Utføres imidlertid hele oppdraget av en undertransportør, typisk ved bruk av innbefraktet tonnasje, vil unntaksregelen ikke komme til anvendelse.⁷¹

Et viktig unntak fra muligheten til å fraskrive seg ansvar følger i tredje ledd. Her fastholdes det at et slikt ansvarsforbehold ikke er gyldig dersom undertransportøren ikke omfattes av reglene i stykkgodskapitlet, det vil si ikke har slik nordisk tilknytning som kreves etter § 310, se kap. 3.6.

5.4. Undertransportørens ansvar etter gjeldende regler

Hovedregelen om undertransportørs ansvar fastholdes i sjøl. § 286:

”Undertransportøren er ansvarlig for den del av transporten som denne utfører, etter samme regler som transportøren”.

I denne bestemmelsen fastholdes at også undertransportøren omfattes av de preseptoriske reglene for den del av transporten denne utfører. Her vil således undertransportøren ha tilsvarende transportansvar som transportøren, dvs. §§ 274 flg, se ovenfor pkt. 5.2

I den videre fremstilling av undertransportørens ansvar vil først denne bestemmelsens særegenhet forklares, nemlig at det dreier seg om en *direkte-kravs hjemmel* (pkt. 5.4.1 nedenfor), og at bestemmelsen må forstås i lys av dette, (punkt 5.4.2.). Deretter vil undertransportørens *ansvarsperiode* gjennomgås. Der transportøren benytter seg av en undertransportør, vil det særlig være interessant å vurdere når ansvaret går over på undertransportøren, og når det opphører, (pkt. 5.4.3.). Deltar flere undertransportører i oppfyllelsen av transportørens forpliktelse, vil det videre måtte avgjøres hvilken av disse

⁷¹ Honka, s. 82

som er ansvarlig for hvilken del av transporten. Særlig byr løsningen på utfordringer, der en utvalgt undertransportør på sin side igjen benytter seg av en medhjelper/ undertransportør. Fortolkning av begrepet *utfører* står her sentralt, da dette kan tenkes å omfatte både den direkte/ faktiske utførelsen og den indirekte utførelsen, (pkt. 5.4.4.). Denne drøftelsen knyttes så opp mot viktige rettsavgjørelser om tema pkt. 5.4.5.

Av § 286 annet ledd følger at forpliktelser transportøren har påtatt seg utover de preseptoriske reglene, kun binder undertransportøren ved skriftlig samtykke. I tilfeller med forskjellige avtalevilkår i den opprinnelige transportavtalen og fraktavtalen mellom transportørene, er denne reguleringen av betydning, (pkt. 5.4.6.). Avslutningsvis vil innholdet i det solidariske ansvaret transportørene har ved ansvarsdeling beskrives, (pkt. 5.4.7.).

5.4.1. Direkte ansvar

I kontraktsretten er direktekrav en form for ansvarskanalisering, slik at krav kan rettes direkte mot hjemmelsmannen, gjerne der det foreligger en ”*kjede av tilsvarende kontrakter (homogen kontraktskjede)*”.⁷² Det er i kravsretten oppstilt tre mulige hjemmelsgrunnlag etter hvilket et direktekrav kan føre frem: (1) *kontrakt*, (2) *delikt*, eller (3) *ugrunnet berikelse*.

Transportavtaler plasseres naturligvis på kontraktens grunnlag og direkte krav på bakgrunn av kontraktsforpliktelse kan, av effektivitetshensyn, rettes direkte mot hjemmelsmannen ved *subrogasjon*, *springende regress* eller *tredjemannsløfte*. Flere steder i loven er slike direktekravshjemler innarbeidet, men det er også blitt anvendt på ulovfestet grunnlag i rettspraksis, se nedenfor pkt. 5.4.5. For kreditoren, i vårt tilfelle sender/ mottaker, vil

⁷² Hagstrøm, Viggo: *Obligasjonsrett*, s. 788 flg.

direktekrav alltid være en fordel, da han har muligheten til å holde seg til flere ansvarssubjekter.⁷³

Subrogasjon innebærer at et krav mot A, går automatisk over fra B til C når disse har inngått en kontrakt. C trer inn i B's krav *cessio legis*. En slik form for direkte krav har sin anvendelse i kjøp og salg, særlig der B har videresolgt en vare som A har levert mangelfull, se kjøpslovens § 84 (1).

Den reguleringen som er hjemlet i § 286 er på sin side en form for springende regress. Etter bestemmelsen er undertransportøren direkte ansvarlig ovenfor vareinteressenten for sin del av transporten. Idet vareinteressenten krever tapet dekket av undertransportøren, ”springes” det over kravet som ellers ville måtte rettes mot transportøren (hjemmelsmannen). En slik fremgangsmåte antesiperer det regressoppgjør som i neste omgang kan finne sted mellom transportørene. Undertransportøren risikerer å måtte bære tapet i tilfeller transportøren ikke kan betale regresskravet.

Det tredje direktekravsgrunnlaget, tredjemannsløftet, er også i overensstemmelse med bestemmelsen her. Et løfte avgitt av undertransportøren til transportøren vil nemlig også anses å ha blitt avgitt til fordel for transportkunden. Nedenfor, i gjennomgangen av rettspraksis skal vi se hvilken betydning tredjemannsløfter har for transportøren.

Før sjølovsrevisjonen i 1973 og innføringen av det solidariske ansvaret, var det i nordisk rett på slikt kontraktsrettslig grunnlag adgang for senderen å gjøre direkte krav gjeldende ovenfor en undertransportør. Hertil Grönfors: ”*Undertransportören omhändertagande av godset anses bringa honom i ett kontraktsförhållande eller åtminstone ett kontraktslignande förhållande till huvudtransportörens kund. Omhändertagande medför, annorlunda uttryckt, att de kontraktsrättsliga reglerna läggs till grund för bedömningen*”.⁷⁴

⁷³ Hagstrøm, s. 791

⁷⁴ Grönfors: *Sjölagens bestämmelser om godbefordran*, s 186

Siden sjølovsrevisjonen i 1973 har det i sjøretten eksistert en lovregel om direktekrav mot undertransportøren som vi i dag finner beskrevet i § 286 første ledd.

5.4.2. Undertransportørens ansvar etter § 286

I § 251 defineres undertransportøren som *”den som i samsvar med et oppdrag fra transportøren utfører transporten eller en del av denne”* og av ansvarsbestemmelsen i § 286 følger at undertransportøren er *”ansvarlig for den del av transporten som denne utfører”*.

At undertransportøren er ansvarlig når han har godset i sin besittelse er en naturlig konsekvens av de alminnelige regler om en forvarers ansvar og et viktig utgangspunkt ved vurderingen av ansvarsspørsmålet.⁷⁵ I § 262 fastholdes plikten transportøren har i å *”utføre transporten med tilbørlig omhu og hurtighet, ta vare på godset og for øvrig ivareta eiernes interesser”*.

Videre fastholdes som beskrevet at undertransportøren etter bestemmelsen er direkte ansvarlig overfor vareinteressenten. En slik form for ansvarskanalisering var allerede før sjølovsrevisjonen akseptert i sjøretten når undertransportøren hadde overtatt lasten, se ovenfor pkt. 5.4.1. I motsatt fall ville løsningen blitt å vurdert undertransportøren som en kontraktsmedhjelper av den *kontraherende* transportøren, og eventuelt kun ansvarlig overfor denne.

Det er for skader eller forsinkelser som oppstår i undertransportørens vareteftsperiode at denne kan holdes direkte ansvarlig.

⁷⁵ Falkanger/ Bull s. 311

5.4.3. Undertransportørens ansvarsperiode

For den delen av transporten undertransportøren utfører, er han bundet av de samme reglene som transportøren jf. § 286 første ledd. Undertransportøren er således ansvarlig etter bestemmelsene i §§ 274 flg.

Ansvarsperioden fastholdes i § 274 og omfatter tiden godset er i (under) transportørens *”varetekt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen”*. I denne perioden er han *”ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade”*, med mindre han kan føre exculpsjonsbevis, jf § 275, eller påberope seg unntakene for feilnavigering eller brann i § 276. Dessuten gjelder kollobegrensningsreglene i §§ 280-281.⁷⁶ Se ovenfor kap. 5.2.

Hovedvilkåret for undertransportørens ansvar er at han har godset i sin **varetekt**. Av § 274 annet ledd følger at denne perioden påbegynner når godset mottas *”fra avlaster eller fra myndighet eller annen tredjeperson som godset må leveres til etter lov eller regler i lastehavnen”*. I forhold til undertransportøren vil dette være treffende dersom denne utfører første delen av transporten, slik at han mottar godset av senderen. Påbegynner imidlertid undertransportøren sin del av transporten senere i reisen, vil det følgelig være overgangen av godset fra transportøren til undertransportøren som avgjør når ansvaret begynner å løpe. Undertransportøren vil holdes ansvarlig for lasteskader i sin varetektsperiode, inntil godset avleveres slik det forutsettes i tredje ledd. Han vil da være *direkte ansvarlig* for lasteskader overfor senderen/ mottakeren. Som vi har sett vil i tillegg transportøren være ansvarlig for hele transportperioden. Således vil lasteinteressenten kunne velge å holde den ene eller den andre transportøren ansvarlig mens undertransportøren er i besittelse av godset.

Det tryggeste for vareinteressenten vil være å kreve begge transportørene der skadeårsaken ikke er kjent. Undertransportøren kan nemlig føre exculpsjonsbevis, det vil si godtgjøre at tapet ikke skyldes *”feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren*

⁷⁶ Falkanger/ Bull s. 311- 312

svarer for”, jf § 275 første ledd. Undertransportøren vil også kunne bevise sin uskyld etter ansvarsunntakene i § 286 for brann og feilnavigering. Det kan tenkes at undertransportøren hevder at skaden skyldes transportøren, til tross for at den først oppdages eller manifiseres i undertransportørens varetektsperiode.

Linvik- dommen (ND 1993 s. 136), en voldgiftsdom avsagt av Erling Selvig, belyser problemstillingen delvis. Tvisten gjaldt her en skade på ni takelementer og ett veggelement. Transporten ble utført på et reisecerteparti mellom en sender (befrakter) og transportør (bortfrakter). I certepartiavtalen var det tatt inn en FIOS- klausul, etter hvilken befrakterens folk sto for lasting og stuing av lasten. Ville den mangelfulle sikringen deretter vært årsak til skaden, medfører en slik klausul ansvarsfrihet for bortfrakteren.⁷⁷ I *Linvik*- saken ble imidlertid utfallet et solidarisk ansvar, ettersom kapteinen ikke hadde ført nødvendig overoppsyn med stuingen. Følgelig hadde kapteinen ikke sørget for at skipet var i sjødyktig stand ved avreisen, og disse samvirkende årsaken førte til skaden.

I et tilfelle der begge transportørene har skyld er de solidarisk ansvarlige, se nedenfor punkt 5.4.7. Særlig det strenge kravet som stilles til kapteinen for å sørge for skipets sjødyktighet i § 131, kan medføre at solidarisk ansvar ofte vil være det praktiske utfallet i slike situasjoner.

Hadde det som antydnet i denne saken kun vært ansvar for befrakteren, illustrerer den dermed en situasjon som kan oppstå, etter hvilken undertransportøren kan tenkes å exculpere seg for transportørens handlinger. I en undertransportørsituasjon vil da gjerne befrakteren være transportør, se del I.

⁷⁷ Selvig, Erling: *Det såkalte husbondsansvar* s. 198- 199

5.4.4. Flere undertransportører

Om transportøren har avtale med flere undertransportører er disse hver ansvarlige for sitt delavsnitt, det vil si når de har godset i sin varetekt.

Definisjonen i § 251 byr imidlertid på komplikasjoner om undertransportøren som påtar seg transporten kontraherer dette videre. Da inngår *undertransportøren* en avtale med en annen, utførende undertransportør. Vi får en situasjonen der den kontraherende undertransportøren kun *indirekte* utfører oppdraget, mens den utførende undertransportøren ikke har avtale med verken transportør eller sender. Spørsmålet blir om bestemmelsen hjemler direkte ansvar bare for den utførende undertransportøren, bare for den kontraherende undertransportøren, eller for begge undertransportørene.

a) utførende undertransportør

Det er særlig i to situasjoner man kan omtale en utførende undertransportør, henholdsvis når transportøren har gitt flere undertransportører i oppdrag å utføre deler av reisen, eller der en undertransportør kontraherer videre sitt oppdrag. Forskjellen mellom disse to utførende undertransportørene er således deres tilknytning til hovedtransportøren. Førstnevnte undertransportør vil nettopp være slik som omfattes direkte av ordlyden i § 286, jf. § 251.

Det vil være mer tvilsomt om den utførende undertransportør i oppdrag fra en kontraherende undertransportør også omfattes av nevnte bestemmelse. I § 251 defineres nemlig undertransportøren som den som mottar oppdraget fra *transportøren*, og dette vil strengt tatt ikke være tilfellet når utførende undertransportør mottar oppdraget fra kontraherende undertransportør.

I forarbeidene fastholdes imidlertid at ”*etterfølgende ledd i oppdragskjeden*” omfattes, ”*f* *eks den som utfører transporten eller en del av den etter avtale med den som transportøren først har gitt oppdraget til*”.⁷⁸ I kraft av denne bestemmelsen vil altså den utførende undertransportør alltid være ansvarlig.

Et slikt resultat synes å passe med Hamburg reglene, som de norske bestemmelsene er tilpasset. Definisjonen av undertransportør lyder i Hamburg-reglene art 1 nr.2:

” ‘Actual carrier’ means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.”

Herav følger tydelig at undertransportøren både vil være den som mottar oppdraget fra transportøren (carrier), og enhver annen person som transporten overlates til. Den omfatter således både den kontraherende og utførende undertransportør.

b) Kontraherende undertransportør

Den kontraherende undertransportøren får en klart sammenlignbar stilling med den kontraherende transportøren, begge har påtatt seg transportoppdraget uten å utføre hele eller deler av det. Som vi har sett vil den kontraherende *transportøren* være ansvarlig for hele reisen, uten nødvendigvis å "faktisk" utføre noen del av den. I § 286 fastholdes videre at undertransportøren er ansvarlig etter de samme reglene som transportøren, noe som da tilsier at kontraherende undertransportør burde være ansvarlig når denne kontraherer oppdraget videre, på lik linje med transportøren.

Denne løsningen kan videre forankres i bestemmelsen, og innebærer en fortolkning av begrepet ”utfører”.

⁷⁸ NOU 1993:36 s. 20 til § 251

Her kan vi først sammenligne begrepene ”utfører” i § 251 og § 286. Etter § 251 er undertransportøren den som i ”*samsvar med et oppdrag fra transportøren*” utfører transporten. Dette vil være den kontraherende undertransportøren, uavhengig hvordan han velger å utføre transporten, ettersom det er han som inngår avtalen med transportøren. Utførende undertransportør på sin side mottar tilsvarende oppdrag fra kontraherende undertransportør.

Et annet tilfelle har vi der transportøren slutter avtaler med flere undertransportører. I forarbeidene uttales generelt at definisjonen i § 251 kan omfatte flere, men at dette ikke er ”*ensbetydende med at de alle i et skadetilfelle vil ha ansvar etter utkastet § 286*”, s. 20. I slike tilfeller fastholdes videre at det da etter § 286 normalt vil være den som har godset i sin varetekt som er ansvarlig som undertransportør.

Skulle i neste omgang den kontraherende transportør ikke omfattes av ansvaret i § 286, fordi han ikke står for den faktiske utførelsen av transporten, ville dette innebære en snevrere fortolkning av begrepet ”utfører” sammenlignet med § 251.⁷⁹ At begrepet eventuelt skulle tolkes forskjellig i så nært tilgrensende bestemmelser vil virke uheldig, og medføre en usikker rettsposisjon.

En ytterligere sammenligning kan gjøres med begrepet som det brukes i § 285 annet ledd. Her kan transportøren fraskrive seg ansvaret for den delen av transporten som utføres av en navngitt undertransportør. En slik situasjon har man for eksempel ved gjennomgangstransport, der et linjerederi påtar seg en del av strekningen og holder transportøren ansvarsfri. Lar linjerederiet på sin side transporten utføres med et innbefraktet skip, oppstår en situasjon der man risikerer at kun bortfrakteren/ utførende undertransportør blir ansvarlig. Transportøren blir ansvarsfri, mens kontraherende undertransportør (linjerederiet) kun indirekte utfører oppdraget.⁸⁰

⁷⁹ Pedersen, Per Vestergaard: *Dør til dør transporter ved tusenårsskiftet*, MarLus nr. 248 s. 85

⁸⁰ Pedersen, MarLus nr. 248 s. 85

På samme måte som etter § 285 annet ledd, kan transportøren også etter Hamburg reglene art 11 (1) fraskrive seg ansvaret for en del som utføres av en navngitt undertransportør. Når så denne ikke faktisk utfører oppdraget, men for eksempel benytter seg av et innbefraktet skip, blir spørsmålet om hvilken undertransportør som er ansvarlig særlig aktuelt.

Selvig drøftet denne problemstillingen i sin artikkel "Through-Carriage and On-Carriage of Goods by Sea"⁸¹ s. 385:

"In cases of through-carriage however, some special problems arise as to which actual carrier will be responsible. In most cases the contracting carrier will be a shipping line and the actual carrier will be another line. If the latter uses a chartered ship for on-carriage of the goods in its linear line service, both the line and the shipowner are actual carriers (art.1 (2)). Which of them is "performing" the carriage so as to be responsible under art. 11 (2)? Probably it is the line, on the ground that it arranges the carriage, loads and discharges the goods and "performs" in other respects."

Selvig mener det mest riktige er å tillegge linjerederiet ansvaret som "utførende" undertransportør. Han peker på den kontraherende undertransportørs rolle i å tilrettelegge transporten og ikke minst det forhold at linjen i transportavtalen vil stå oppført som utførende transportør. En slik utvidende forståelse av hva utførende transport innebærer er etter min mening velbegrunnet. Samtidig utelukker ikke det ene det andre, og som det fremgår ovenfor av bokstav a), vil også den utførende undertransportøren være ansvarlig.

En slik forståelse innebærer at det *transportløfte* kontraherende undertransportør gir til transportøren, får virkningen av et tredjemannsløfte, se nedenfor pkt. 5.4.5. Da vil undertransportøren identifiseres med sine kontraktsmedhjelper (utførende undertransportør) og være ansvarlig også når godset er i deres varetekt etter § 275. Han blir etter denne bestemmelsen ikke ansvarsfri for sine egne feil eller noen han "svarer for". Han svarer således for sin egen og utførende undertransportørs varetektsperiode. Et slikt synspunkt

⁸¹ Selvig: Through - & on- carriage

samsvarer videre godt med § 285, ettersom kontraherende (under) transportør forblir ansvarlig for hele transporten han har påtatt seg, på samme måte som transportøren

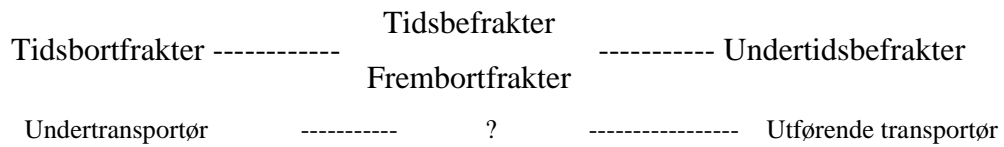
Både den kontraherende og den utførende undertransportøren vil således kunne være direkte ansvarlige ovenfor vareinteressenten. Direktekravs hjemmelen i § 286 får dermed en vid anvendelse. Det synes riktig, ettersom målsetningen er å kanalisere ansvaret til den som er ansvarlig, eller fremstår som ansvarlig. Når senderen/ mottakeren har muligheten til å holde alle transportørene som er involverte med transporten direkte ansvarlig for sin del, oppnås den beste beskyttelsen. Dette vil være ønskelig i situasjoner der transportkunden har vanskeligheter med å avgjøre hvilken transportør som faktisk utfører oppdraget. I vurderingen om undertransportøren er direkte ansvarlig må likevel det enkelte saksforhold vurderes på konkret grunnlag. Nedenfor følger en gjennomgang av hvordan dette har blitt vurdert i rettspraksis.

5.4.5. Nærmere om rettspraksis rundt undertransportørens rettslige stilling

Problemet omkring ansvarskanaliseringen mot undertransportøren har blitt behandlet i flere rettsavgjørelser. De illustrerer på en god måte de problemer som kan oppstå omkring vurderingen av ansvarlig undertransportør, og gir dessuten en god retningslinje for hvordan ansvaret skal vurderes.

I ND 1980 s. 168 SøHa ”Nan Fang”, ble en mellomliggende tidsbefrakter frikjent for ansvar, fordi han ikke hadde hatt befatning med godset eller var kjent for lasteeieren.⁸² I saken hadde et parti trelast blitt påført skader. Transporten ble foretatt med et skip sluttet på et tidscerteparti og tidsbefrakteren hadde frembortfraktet dette på et nytt tidscerteparti.

⁸² Michelet s. 82



Tidsbortfrakteren (undertransportøren) kunne ikke holdes ansvarlig ettersom ettårsfristen for fremsettelsen av kravet var oversittet, og undertidsbefrakteren (transportøren) var gått konkurs. I frikjennelsen av frembortfrakteren ble det bl.a. henvist til den norske sjølovkomit  s betenkning: *”Det følger så vel av ordlyden i § 123 som av bestemmelsens plassering i reisebefraktningsavsnittet, at den ikke berører en ”mellomliggende” tidsbortfrakter eller tidsbefrakter som ikke selv utfører eller har påtatt seg befordringen)”* (min uthevning). Andre omstendigheter, nemlig det forhold at frembortfrakteren ikke straks hadde avvist kravet, og henvist saksøkeren til rette undertransportør (slik at ettårsfristen ble oversittet), medførte heller ikke ansvarsgrunnlag.

I annen retning går ND 1992 s. 132 ”Anthony Rainbow” hvor den kontraherende og utførende undertransportøren ble holdt solidarisk ansvarlig. I samme retning går også den prinsipielt viktige **Nordland**-dommen, der en ”mellomliggende” fraktfører (kontraherende undertransportør) ble holdt ansvarlig. Her forklares rollene til de ulike transportørene grundig, og de viktigste begrunnelsene i drøftelsen av ansvarsspørsmålet for både transportøren og undertransportøren gjengis.

Nordland-saken, ND 1995 s. 238, gjaldt riktignok veitransportrett, men har relevans i transportretten for øvrig.

En selger, Backe, besørget transporten av en maskin med lastebil fra Tyskland til Norge. Oppdraget ble bestilt hos det tyske spedisjonssfirmaet ”Fischer”, som på sin side ga transportoppdraget til ”Nordland”. Nordland bestilte i neste omgang lastebil og sjåfør av firmaet ”Dill”. Ved ankomsten var lasten totalskadet, og vareassurandøren fremmet erstatningskrav Fischer og Nordland. Begge selskapene avviste ansvar.

Fischer	Nordland	Dill
<i>Kontraherende transportør</i>	<i>Kontraherende Undertransportør</i>	<i>Utførende Undertransportør</i>

Angående Fischer ble spørsmålet for retten om selskapet skulle anses som formidler (speditør) eller fraktfører. Retten påviste to forhold som hver for seg talte for at Fischer var fraktfører.

Det første var at oppdraget gjaldt internasjonal veitransport. I slik transport gjøres speditøren til fraktfører, noe som følger av NSAB/ 85⁸³ og stemmer overens med fremmed rett. Tilsvarende er reguleringen nettopp i § 285, jf. § 251, etter hvilket transportøren er den som mottar transportoppdraget og forblir ansvarlig for hele transporten. Det andre forhold ble begrunnet i **transportavtalen**. Retten slutter seg til lagmannsrettens uttalelse: ”*Fischer har overfor Backe ikke tatt forbehold om at firmaet bare skal ha formidleransvar eller opptrådt på en måte som er egnet til å gi Backe slik forståelse*”.⁸⁴ Her legges presumsjonen til grunn at den som påtar seg et transportoppdrag også er transportør. At sender vet at oppdraget vil kontraheres til en annen transportør tillegges ikke betydning, det er avgjørende at en slik ansvarsfraskrivelse gjøres tydelig. I stykkgodslovgivningen har dette resonnementet sin parallell i § 285 annet ledd hvorefter transportøren kan forbeholde seg ansvarsfrihet mens godset er i undertransportørens varetekt.

Nordland på sin side hadde erkjente fraktføreransvar, men hevdet for Høyesterett at vareassurandøren ikke kunne rette et direkte krav mot selskapet. Av Høyesterett sin argumentasjon kan det virke som om Nordland vurderes som kontraherende *transportør*. Først blir nemlig et direkte ansvar begrunnet i loven. Av vegfraktlovens § 27⁸⁵ følger at en fraktføreren er ansvarlig overfor eieren av godset mens han er i besittelse av lasten, og

⁸³ Nordisk Speditørforbunds Alminnelige Bestemmelser

⁸⁴ ND 1995 s. 238, s. 9/ 10 (utskrift)

⁸⁵ §27. *Fraktføreren er ansvarlig for tap og skade som rammer godset i tiden fra overtakelsen til utleveringen, og for forsinket utlevering.*

Forsinket utlevering foreligger når godset ikke er blitt utlevert til avtalt tid, eller - om utleveringsfrist ikke er avtalt - når den faktiske befordringstid overstiger hva det etter forholdene ville være rimelig å innrømme en omsorgsfull fraktfører. Ved dellast tas særlig i betraktning den tid som vanligvis trengs for å samle full last.

retten uttaler at den som anses å være fraktfører er direkte ansvarlig ovenfor eieren av godset. Videre ble det vist til lovens § 45⁸⁶ som fastholder at en fraktfører kan bli ansvarlig mens godset er i en annen fraktførers besittelse. Retten gikk ikke inn på hvorvidt Nordland var fraktfører, det vil si ”utførte” oppdraget, da Nordland hadde erkjent dette. Bestemmelsene svarer til reguleringen i sjølovens §§ 286-287 jf. § 274, hvor det fastholdes at undertransportøren er ansvarlig for den del av transporten denne utfører.

I utgangspunktet hadde Nordland erkjent å være fraktfører overfor Fischer, men ikke overfor vareinteressenten.⁸⁷ I realiteten var han således en kontraherende undertransportør. En slik forståelse må være nærliggende, når retten videre fastholder at **transportløftet** Nordland ga Fischer, også var avgitt til fordel for sender:

”Også etter alminnelige regler om tredjemannsløfter må Backe/ Storebrand kunne bygge et direkte krav – herunder krav om kontraktsrettslig skadeserstatning – på Nordlands transportløfte”.⁸⁸

Av avgjørende betydning er deretter at det her for Nordland, som kontraherende undertransportør, lempes på kravet om besittelse av godset; Wetterstein⁸⁹:

”Ett klart uttalt transportløfte angående en specifik transport bör kunna åberopas av lastinteressenterna även om ifrågavarande undertransportör inte befattat sig med godset.”¹²

Det synspunkt retten her legger til grunn må ha overføringsverdi til sjøtransporten, og er for øvrig i god forening med det tolkningsresultat som følger av bestemmelsen i § 286. Når en undertransportør gir uttrykk for et klart transportløfte, får dette virkning av et

⁸⁶ §45. Utføres befordringen av flere vegfraktførere i rekkefølge på grunnlag av en og samme fraktavtale som er bekreftet ved utferdigelse av fraktbrev i flere eksemplarer hvorav ett følger godset,¹ er hver av fraktførerne ansvarlig for befordringen i dens helhet, slik at den annen og hver følgende fraktfører ved sin mottakelse av godset og fraktbrevet blir part i fraktavtalen på fraktbrevets vilkår.

⁸⁷ Honka, *New Carriage of Goods*, s. 88

⁸⁸ ND 1995 s. 238, s. 6/ 10 (utskrift)

⁸⁹ Wetterstein: *Den svängiga dansen* med Linda s. 683- 684

¹² henvisning i teksten: Bull; Innføring i veifrakttrett 2000 s. 133 ”Tilsvarende vil en mellomkommende fraktfører være direkte ansvarlig for forhold knyttet til den transportstrekningen han har påtatt seg, men ikke for forhold med tilknytning til andre transportstrekninger”

tredjemannsløfte som senderen/ mottakeren kan rette krav etter. Undertransportøren vil da i realiteten forbli ansvarlig for det transportoppdrag han har påtatt seg. Følgelig må det enten kreves at han ikke uttaler et sådant klart transportløfte, eller at han fraskriver seg ansvar for den del en medhjelper/ annen undertransportør utfører. Ettersom undertransportøren ikke er den som har en direkte avtale med senderen, vil imidlertid ikke ansvarsfraskrivelsen kunne bedømmes like strengt som for transportøren etter § 285 annet ledd

I 2003 avsa Högsta Domstolen (HD) i Finland en dom (ND 2003 s. 98 - **Linda**) som i forlengelsen av Nordland-saken illustrerer vanskelighetene med å avgjøre partenes status i en transportkjede. Også her ble en undertransportør ansvarlig uten å ha hatt noen befatning med godset. Den er svært omfattende og har mange interessante vurderinger angående temaet. Dommen er analysert av Wetterstein, i artikkelen ”*Den svängiga dansen med Linda*”.

Saksforholdet er relativt oversiktlig. En vareeier hadde solgt stål på cif- vilkår til fire selskaper i Bremen. Transportoppdraget fra Brahestad til Bremen ble bestilt hos ”Oy Jit-Trans”, som lot denne utføres i henhold til et tidscerteparti som var vedlagt i transportavtalen. I certepartiet var det imidlertid angitt to bortfraktere; ”REDERI AB ENGSHIP, Turku and jointly OY LANGSHIP, Piikkiö”.

Vareeier	Jit-Trans	Engship og Lang Ship
		<i>jointly</i>
<i>Cif- selger/ Sender</i>	<i>transportør</i>	<i>undertransportør</i>

Stållasten ble skadet, og vareassurandøren (Sampo) krevde sine utlegg erstattet av den ene bortfrakteren; Engship. Engship hevdet ingen tilknytning eller ansvar til den aktuelle transporten

Transporten ble utført med skipet MS Linda, bemannet og eid av Lang Ship.

Konnossement hadde også blitt undertegnet av Lindas kapteinen. Den eneste tilknytning

Engship hadde til skipet utover oppføringen i certepartiavtalen, var en del av utgiftene til driften.

I første instans, ”Åbo tingsrätt” ble Engship og Lang Ship holdt solidarisk ansvarlig. Her ble Engship oppfattet som utførende transportør/ reder, med bakgrunn i certepartiets ”jointly”- angivelse og dets forøvrigte deltakelse i driften av skipet, bl.a. bar selskapet etter rettens mening en økonomisk risiko i form av kommisjon.

Det motsatte ble resultatet i ”Åbo hovrätt”. I begrunnelsen kunne Engship ikke anses som verken reder, utførende transportør eller kontraherende transportør. Det var Lang Ship som etter rettens mening hadde rederansvaret, da disse bemannet og utrustet skipet, samt hadde den økonomiske risikoen. Engship hadde kun en managerliknende stilling og mottok to prosent av bruttofrakten, noe som ikke medførte et skifte i, eller solidarisk rederansvar. Angående tidscertepartiets ordlyd, der Engship og Lang Ship sto ”jointly” oppført som bortfraktere, fant retten at avgjørende vekt måtte legges på **partsviljen**. Det kunne ikke oppfattes som et solidarisk ansvarsgrunnlag. Engship kunne etter rettens mening ikke ses på som kontraherende transportør, da de aldri hadde gitt et transportløfte til kunden. Avslutningsvis var Engship heller ikke utførende transportør, da det ikke hadde hatt fysisk besittelse av godset.

Den endelige avgjørelsen i ”Högsta Domstolen” begrunner Engships sitt direkte ansvar med en identifikasjon mellom tidsbortfrakterne, og deres disposisjoner i henhold til tidscertepartiets angivelse ”jointly”.

Først fastslås at Engship ikke hadde noen kontraktsrettslig forpliktelse overfor senderen gjennom konnossementet. Konnossementene ble utstedt av Lindas kaptein, som var ansatt av Lang Ship. Retten går så over på vurderingen av undertransportørens ansvar. Det er her drøftelsen er uoversiktlig.

Etter å ha gitt uttrykk for grunnregelen om besittelse av godset som utløsende vilkår for undertransportørens ansvar, og antydnet at direkte ansvar kan følge av tredjemannsløfte (som imidlertid ikke er relevant for saken), konkluderer førstvoterende med solidarisk ansvar begrunnet i tidscertepartiets oppføring ”jointly”:

”[...] ettersom Engship och Lang Ship enligt tidsbefraktningsavtalets ordalydelse gemensamt åtagit sig förpliktelserna som tidsbortfraktare, bör man inte med hänsyn till det direkta ansvar gentemot lastägaren som följer av 123 § 2 mom. gamla sjölagen tillmäta deras inbördes rollfördelning i samband med den aktuella transporten någon avgörande betydelse. På motsvarande sätt skall inte heller frågan om vilken av parterna har egenskap av redare för fartyget Linda tillmätas någon avgörande betydelse i detta sammanhang. Även om transporten faktisk utförts med Lang Ships fartyg, skall Lang Ships befattning med godset vid bedömningen av ansvaret gentemot Sampo tillräknas även Engship. Engship är således ansvarig för transporten gentemot Sampo som om den utförts av Engship självt.”⁹⁰

En dommer dissenterer på dette grunnlaget idet han fastholder at Engship ikke utfører transporten slik det kreves i loven:

”Trots att Engship för Lang Ships räkning i praktiken har skött olika praktiska åtgärder i anslutning till transporten och även tillsammans med Lang Ship givit ett transportlöfte till Jit-Trans angående den, är det sålunda inte vid en helhetsbedömning av omständigheterna befogat at anse, att Engship skulle ha utfört den ifrågavarande befordringen på det sätt som avses i 123 § 2 mom. sjölagen.”⁹¹

Den dissenterende dommeren finner likevel Engship ansvarlig med den begrunnelse at det ikke ble gjort nok for å opplyse vareassurandøren om hvem som var den ansvarlige transportøren, noe som medførte at et krav mot Lang Ship ville være foreldet.

I et tredje votum gjentar deretter to dommere essensen av det førstvoterende tolket, nemlig at tredjemann må kunne stole på at de opplysningene som fulgte av tidscertepartiet var korrekte:

⁹⁰ ND 2003, s. 98, s. 4-5/ 7 på utskrift

⁹¹ ND 2003, s. 98, s. 6/ 7 på utskrift

”Samarbeidspartnerne Engship och Lang Ship har förbundet sig att utföra transporten enligt tidsbefraktningssavtalet. Då bolagen således gemensamt åtagit sig att utföra transporten, innebär detta att inte endast det bolag med vars fartyg befordringen skett är ansvarlig som verkställande transportör för den påstådda skadan. Det solidariska ansvaret utsträcker ersättningsskyldigheten också till det andra bolaget, her Rederi AB Engship”⁹²

I den noe spesielle situasjonen som var gjenstand for denne tvisten ble således en undertransportør ansvarlig på grunnlag av en samarbeidsavtale med den ”egentlige” undertransportøren. Wetterstein argumenterer i sin artikkel for at partsviljen mellom transportørene her må være avgjørende⁹³ og mener at domstolen burde tolket tidsbortfrakterbeskrivningen i certepartiet nærmere. En slik dynamisk tilnærming til certepartier inntatt i konnossementer vil på den annen side igjen føre til en usikrere rettstilling for konnossementsinnehaveren, da han også vil måtte foreta en slik tolkning. Her bør det etter min mening i så fall kunne kreves at certepartiklausulene er tydeligere omkring ansvarsfordelingen ved slike samarbeid. Brukes et uttrykk som ”jointly” i certepartiet, må dette nettopp forstås dit hen at transportoppdraget utføres i fellesskap. At da den ene bortfrakterens skip brukes den ene gang, og kanskje avhengig av ledig kapasitet den andre bortfrakterens skip den annen gang, så utføres det enkelte oppdrag av den ene bortfrakter – men utad må de kunne identifiseres med hverandre.

Når deretter undertransportørene identifiseres med hverandre er det naturlige resultat at de er solidarisk ansvarlige for transporten utført av en av dem, med den konsekvens at en undertransportør kan bli ansvarlig uten *selv* å utføre transporten.

I gjennomgangen av regelverket og rettspraksis blir undertransportørens posisjon tydelig. Som vi har sett er det ikke bare den utførende undertransportøren som er ansvarlig ovenfor

⁹² ND 2003, s. 98, s. 7/ 7 på utskrift

⁹³ Wetterstein: *Den svängiga dansen med Linda*, s. 685

vareinteressenten, men også den kontraherende undertransportøren. I denne vurderingen står de kontraktsrettslige prinsippene sterkt.

Det sikre utgangspunkt ved illeggelsen av transportansvaret er at undertransportørens som har godset i sin varetekt når skaden inntreffer, er ansvarlig. Problemer kan her knytte seg til avgjørelsen av når risikoen for tingen har gått over fra transportøren til undertransportøren. Den utførende undertransportøren, altså den som har godset i sin varetekt, vil videre identifiseres med kontraherende undertransportør der denne har uttalt et klart transportløfte (jf. Nordland- saken) eller der de samarbeider (jf. Linda- dommen), og sistnevnte vil være direkte ansvarlig på samme grunnlag jf. § 286 første ledd.

5.4.6. Tilleggsforpliktelser

Undertransportørens er etter § 286 første ledd ansvarlig etter de samme reglene i kapittel 13 som transportøren. Har imidlertid transportøren påtatt seg tilleggsforpliktelser er ikke undertransportøren automatisk bundet av disse, men kun der han har gitt skriftlig samtykke, jf. annet ledd. Det kan blant annet tenkes at transportøren har avtalt høyere ansvarsbegrensninger enn de preseptoriske reglene bestemmer.

Undertransportøren på sin side kan mangle den fulle innsikt i avtalen mellom transportøren og senderen, og bestemmelse er således tatt inn for å verne undertransportøren. Ved krav om skriftlig samtykke vet undertransportøren hvilke ytterligere ansvarsforpliktelser som påløper ved transportoppdraget.⁹⁴

Et godt eksempel er dekklast. Tidligere var det ikke en uttrykkelig hjemmel i sjøloven som fastholdt transportørens ansvar for dekklast, men kravet var at slik transport måtte være avtalt særskilt i transportavtalen, jf. § 263. En slik avtale kunne imidlertid ikke gjøres gjeldende overfor godtroende tredjemann. Med andre ord, hadde transportøren uttrykkelig

⁹⁴ Honka, *New Carriage of goods*, s. 84

påtatt seg ikke å frakte lasten på dekk, uten å ha videreformidlet dette til undertransportøren, var dette vært en tilleggsforpliktelse som undertransportøren ikke kunne holdes ansvarlig for.⁹⁵

Nå regulerer § 284 preseptorisk at transportøren er ansvarlig for skade på dekklast i strid med transportavtalen. Etter hovedbestemmelsen om undertransportørens ansvar i § 286 første ledd, omfattes også undertransportøren av dette ansvaret.

5.4.7. Solidarisk ansvar

Er både transportøren og undertransportøren ansvarlige for skaden ”*hefter de solidarisk*”, jf. § 287. Vareinteressenten vil da ha muligheten til å få erstattet hele skadebeløpet av den transportøren han ønsker, og transportørene vil følgelig ha et regressoppgjør seg imellom. Det er ikke uvanlig at begge transportørene vil ha skyld i en skade. Som vi så ovenfor i Linvik-dommen, se pkt. 5.4.3., var transportøren ansvarlig for mangelfull sikring av lasten, mens undertransportøren ikke hadde sørget for nødvendig sjødyktighet av skipet. En annen mulighet som her kan tenkes er når lasten skades eller forsinkes i begge transportørenes varetekt, og det er disse samvirkende årsakene som utgjør skaden.

Når en transportør hefter solidarisk for hele skaden, kan det *samlede* erstatningsbeløp ikke overstige ansvarsgrensene i § 280, jf. § 287 annet ledd. Har imidlertid den ene, eller begge transportørene opptrådt ”*forsettlig eller grovt uaktsomt*” jf. § 283, tapes muligheten for ansvarsbegrensning for dem begge. Dette gjelder likevel ikke i tilfeller der transportøren gyldig har fraskrevet seg ansvaret for undertransportørens del av reisen. Da vil transportøren kunne begrense sitt ansvar, mens undertransportøren mister muligheten til ansvarsbegrensning.

⁹⁵ Falkanger/ Bull, s. 258

Kapittel 6: Regress

Flere steder i fremstillingen har jeg forutsatt at et regressoppgjør kan følge mellom transportørene. Det er også fastholdt i § 287 tredje ledd at reglene i kapittel 13 ikke er ”*til hinder for avtale om regress*”. Plasseringen av denne bestemmelsen blir i forarbeidene fremholdt som overflødig ettersom ”*avtalen mellom transportøren og undertransportøren [vil] ikke omfattes av stykkgodskapittelet*”.⁹⁶ På samme grunnlag faller regress strengt tatt utenfor tema for oppgaven, men det skal for helhetens skyld kort forklares.

Regress vil typisk oppstå i certepartiforhold, når undertransportøren pålegges et strengere ansvar enn det som følger av avtalen. Et regressoppgjør mellom undertransportøren og transportøren, vil for øvrig være tilsvarende det som følger i en regulær befrakter/bortfrakter situasjon (sender/ transportør).

For certepartiavtalene gjelder kontraktsfrihet mellom partene jf. § 322. Det vil være denne bakenforliggende avtalen mellom transportørene som regulerer deres innbyrdes forhold. Er det her avtalt en bestemt funksjonsfordeling, eller fastholdt lavere erstatningsbeløp enn etter kapittel 13, vil undertransportøren (bortfrakteren) kunne rette et regresskrav.

For at en regress skal kunne føre frem, må det foreligge et regressgrunnlag i avtalen. I den deklatoriske lovgivningen er et slikt grunnlag for reiseCERTepartier fastholdt i § 338 tredje ledd:

”Utstedes konnossement med andre vilkår enn fastsatt i befraktningsavtalen, og dette medfører økt ansvar for reisebortfrakteren, skal reisebefrakteren holde reisebortfrakteren skadesløs”.

⁹⁶ NOU 1993: 36, s. 40

Bestemmelsen, som svarer til sjøl. 1893 § 95 tredje ledd, ble i Vestkyst- saken (ND 1961 s. 325) prøvet opp mot en certepartibestemmelse (Gencon kl. 2) som ikke hjemlet ansvarfordelingen ved krav etter preseptorisk lovgivning.

En transportør (bortfrakter) ble holdt ansvarlig for skader på alunminiumsbarrierer, som en cifselger (befrakteren) hadde solgt til en engelsk kjøper. Kjøperen gjorde krav etter konnossementet gjeldende mot bortfrakteren, som betalte ut erstatning. Etterfølgende ble regresskravet avvist, idet certepartibestemmelsen ble sett på som svært generell og vid ansvarsfraskrivelse, men ikke som et *konkret* regressgrunnlag.⁹⁷ I forhold til sjølovens bestemmelse ble den avvist, da det ikke var andre vilkår i konnossementet, men tvingende lovgivning som medførte det økte ansvaret. Dommen har vært kritisert, om enn resultatet synes akseptert.⁹⁸

I ND 1979 s. 364 (Jobst Oldendorff) er spørsmålet om adgang til å kreve regress gjenstand for en prinsipiell drøftelse. Denne voldgiftsdommen er meget utførlig og tillegges stor vekt. Saken gjaldt ansvar for skade på lastearbeider under lossing i USA. Tidscertepartiet anga at tidsbefrakteren skulle være ansvarlig for laste/ og losseoperasjonene, mens tidsbortfrakteren ble holdt ansvarlig etter en amerikansk dom.

I rettens redegjørelse forklares forskjellige regressituasjoner, hvorefter kravet til hjemmel kan stille seg forskjellig. Det gis videre en gjennomgang av rettspraksis, og adgangen for regress vurderes opp mot resultatet i Vestkyst- saken. I saken blir regress tillatt.

Avgjørende for retten er at det bør være samsvar mellom funksjonsfordelingen mellom partene, og regressen.

Av forarbeidene til § 338 fastholdes at bestemmelsen er ment som en kodifisering av disse to sentrale dommene når det uttales:

⁹⁷ ND 1961 s. 325, s. 330

⁹⁸ Falkanger/ Bull s. 362

*”Det er imidlertid bare økt ansvar som følge av vilkårene i konnossementet som gir regress.
Økt ansvar som følge av tvingende regler gir ikke regress”⁹⁹*

Er det klart avtalt regress, eller godtas avtalebestemmelser som regressgrunnlag, vil certepartiavtalens bestemmelser regulere det innbyrdes forhold.

⁹⁹ NOU 1993: 36, s. 68

DEL IV - Fremtidsutsikter

Kapittel 7: Konvensjonsarbeide

7.1. Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly][by sea]¹⁰⁰

Det foreligger et utkast til en konvensjon som behandler stykkgodstransport til sjøs. Ettersom den forrige konvensjonen UNCITRAL presenterte, Hamburg- reglene, ikke ble ratifisert av de største sjøfartsnasjonene, er det fremdeles Haag- Visby reglene av 1968 som representerer de felles reglene internasjonalt. De nordiske sjølovene har for øvrig ved revisjonen av 1973 og senere kodifiseringen av flere Hamburg- regler oppveiet mange av de svakheter Haag-Visby reglene har i forhold til den moderne sjøtransport.

Noen endring i sjøloven vil imidlertid komme som et resultat av det pågående arbeidet av **UNCITRAL** (United Nations Commission on International Trade Law) og **CMI** (Comité Maritime International) angående stykkgodsbefordring til sjøs.

Arbeidet har i realiteten pågått siden 1990, da problemet omkring den internasjonale reguleringen av stykkgodsbefordringen ble behandlet på et møte av CMI i Paris. Siden den gang har det vært en lang prosess.¹⁰¹ Det avgjørende punkt er at enighet blant de viktigste

¹⁰⁰ www.uncitral.com - Working Group III, dokument: [A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1 - Transport Law: Draft convention on the carriage of goods \[wholly or partly\] \[by sea\], Corrigendum](#)

¹⁰¹ Solaguren, s. 19 flg.

sjøhandelsnasjonene omsider førte til første møte i arbeide med konvensjonen 11. mai 1998. I april 2007 pågår det 19. møte i dette arbeidet som tar sikte på å bli ferdigstilt innen utgangen av 2007¹⁰², særlig presser USA og China for en snarlig godkjenning.

Utkastet til konvensjonen viser at forholdet til alle partene som kan tenkes å delta i utføringen av et transportoppdrag er nøye gjennomarbeidet. Her skal det forsøkes å gis en oversikt over de foreløpige bestemmelsene som angår undertransportørens stilling. Det nye konvensjonsforslaget behandler også fraktbrevene på en utførlig måte, blant annet med tanke på elektroniske dokumenter. Mens Haag- Visby konvensjonen ble utformet sentralt omkring konnossementet, presenteres i dette forslaget en mer helhetlig regulering i forhold til rettigheter og plikter som følger av transportdokumenter generelt – i likhet med hvordan det ble gjort i Hamburg- reglene og også gjøres i de nordiske sjølovene. Videre tas det sikte på å regulere hele transportoppdraget, slik at også de multimodale transportene ved sjøtransporten inngår. I forbindelse med konvensjonsarbeidet fornyes også bestemmelsene omkring transportørens ansvar for lasteskader.

Utkastet synes å stemme overens med de reglene som forefinnes i de nordiske landene angående temaet utførende transportør. Betegnelsen på transportør er tilsvarende med Hamburg-reglene ”carrier”, mens undertransportør – **utførende transportør** omfattes av det nye begrepet ”performing party”. At begrepet ”actual carrier” ikke har blitt videreført som partsbetegnelse, er for å markere at ansvaret også kan gjelde for andre deltagende i en transport som ikke er transportører i ordets forstand. Således definisjonen i utkastets art. 1 (6):

” ”Performing party” means a person other the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s s under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, discharge or delivery of the goods, to the extend that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control.[...]”

¹⁰² www.uncitral.org: Report on Working Group III (Transport Law) of its work on the eighteenth session (Vienna, 6-17 November 2006)

I et tidligere utkast het det “*physically performs*”, men da en slik betegnelse ville være uklar i flere oversettelser ble den sløyfet. Isteden antas det å følge av ansvarsbestemmelsen at en slags deltakelse er forutsatt.

Definisjonen det opereres med i konvensjonen er således videre enn tidligere, da den omfatter medhjelpere i alle ledd av transportkjeden. Begrunnelsen for dette er at transportavsnittene på land også omfattes av transportørens ansvarsperiode, således multimodale transporter.

Videre følger at undertransportørens medhjelpere omfattes:

”It includes employees, agents and subcontractors of a performing party to the extend that they likewise perform or undertake to perform any of the carrier’s obligationd under a contract of carriage”.

Begrepet i artikkel 1 konkretiseres ytterligere, idet ”*performing party*” deles i ”*maritime performing party*” og ”*non- maritime performing party*”. Definisjonen av ”*maritime performing party*” angir nærmere om ansvarsperioden, jf. art. 1 (7):

“”Maritime performing party” means a performing party to the extend that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship, but in the event of trans-shipment, does not include a performing party that performs any of the carrier’s obligations inland during the period between the departure of the goods from a port and their arrival at another port of loading”.

Flere av de problemstillinger som ble presentert i oppgaven fastholdes i denne bestemmelsen. Således vil undertransportøren være den som utfører, eller **påtar seg å utføre** transporten, se ovenfor om kontraherende undertransportør pkt. 5.4.4. b).

Ansvarsperioden er tilsvarende, og den omfatter ikke transportdelen som utføres på land. Hertil finnes egne regler.

Ansvarsregelen for den ”*maritime performing party*” er plassert i utkastets artikkel 19. Hovedregelen følger av punkt 1 a) hvoretter utførende transportør er ansvarlig for godset i sin varetektsperiode. Det fastholdes videre at utførende sjøtransportør er ansvarlig for sine medhjelpere ved brudd på transportavtalen, jf. pkt. 1 bokstav b):

”Is liable for the breach of its obligations pursuant to this Convention caused by the acts and omissions of any person to which it has entrusted the performance or any of the carrier’s obligations under the contract of carriage”

I punkt 3) reguleres tilfellene der transportøren har påtatt seg tilleggsforpliktelser, at disse da må være uttrykkelig aksepterte, og i punkt 4) at han har krav på de samme ansvarsbegrensninger som transportøren.

Selve transportansvaret, og dets omfattende ansvarsbegrensninger er plassert i artikkel 17. Her tar konvensjonen sikte på en mye mer detaljert regulering enn etter Haag-Visbyreglene eller Hamburgreglene.

Konvensjonsutkastet er som sagt svært omfattende og har grundige reguleringer angående alle deler av transporten. Den vil uten tvil sette en ny standard i det internasjonale regelverket på stykkgodsbefordringens område. I forhold til undertransportørsituasjonen, fanger begrepet ”*maritime performing party*” opp alle de undertransportører og medhjelpere som enten direkte eller indirekte utfører en del av oppdraget. Slik utkastet fremstår er reguleringen meget presis, og særlig er forholdet mellom transportør og undertransportør godt definert. Flere av de problemstillinger jeg ovenfor har drøftet angående utførende og kontraherende undertransportør ansvar, forutsettes å falle innunder disse reglene. I realiteten vil nok ikke rettstillingen endres så mye på dette punkt, men den vil fremfor alt være mye klarere i fremtiden.

Kapittel 8: Noen avsluttende bemerkninger

I fremstillingen har store deler av sjøtransporten blitt berørt med tanke på å forklare undertransportørens ansvar. Vi har således sett at man grunnleggende kan skille mellom to typer for transport, nemlig linjefart og certepartifart. Fra utgangspunktet om avtalefrihet i certepartifarten gjøres det viktige unntak når det kommer til de preseptoriske reglene i stykkgodskapittelet. Hovedfokus har vært å fremstille de spesielle spørsmål som knytter seg til ansvarskanaliseringen av transportansvaret og identifikasjon mellom flere transportører. For undertransportørens vedkommende er hovedregelen at han er direkte ansvarlig for sin del av reisen. Som det har fremgått kan det da fravikes fra kravet om varetekt over godset, i tilfeller der han organisert slik transport (kontraherende undertransportør), eller har samarbeidet med den utførende transportør. Når undertransportøren har gitt et konkret transportløfte får dette virkningen av et tredjemannsløfte. Dette innebærer i realiteten at undertransportøren fullt ut vurderes som *transportør* i forhold til vareinteressenten, for sin del av reisen. Utkastet til ny konvensjon er klarere på dette punkt, etter hvilken en ”*maritime performing party*” er ansvarlig for sin del av transportavtalen, uavhengig av den faktiske utførelsen. Konvensjonen som tar sikte på å godkjennes innen utgangen av 2007 vil med sikkerhet gjøre et verdifullt bidrag i utformingen av fremtidens stykkgodsregler.

Litteraturliste og rettskilder

Falkanger, Thor

Deklaratorisk lovgivning om befraktningsavtaler for skip – et apropos til de nordiske sjølover av 1994

Festskrift till Jan Ramberg

Stockholm 1997

Thor Falkanger og Hans Jacob Bull

Innføring i sjørett

Oslo 2004, 6. utg

Gam, Henrik

Ansvarssubjektet ved godsbeskadigelse under søtransport

Charlottenlund 1991

Grönfors, Kurt

Successiva transporter

Stockholm 1968

Grönfors, Kurt

Sjölagens bestämmelser om godsbefordran

Göteborg 1982

Hagstrøm, Viggo

Obligasjonsrett

Oslo 2003

Hellner, Jan

Sjölagan 1994 Några Lagstiftningstekniska Synpunkter

Essays in Honour of Hugo Tiberg

Stockholm 1996

Honka, Hannu (ed.)

New carriage of goods by sea

Åbo 1997

Honka, Hannu

Who is the carrier? Old question, new solutions?

Svenska Sjörettsföreningen skrifter 73: *Cargo Liability in Future Maritime Carriage*

Stockholm 1998

Michelet, Hans Peter

Håndbok i tidsbefraktning

Oslo 1997

Pedersen, Per Vestergaard

Undertransportørens ansvar ved dør til dør transport

MarIus nr 248

Oslo 1999

Schelin, Johan

On the shipper's liability

Svenska Sjörettsföreningen skrifter 73: *Cargo Liability in Future Maritime Carriage*

Stockholm 1998

Selvig, Erling

Det såkalte husbondsansvar

Oslo 1968

Selvig, Erling

Through- Carriage and On- Carriage of Goods by Sea

The American Journal of Comparative Law vol. 27

Solaguren, Magdalena Corra

Haftung im Seefrachtrecht und ihre gesetzliche Fortentwicklung in den skandinavischen Staaten

Hamburg 2004

Wetterstein, Peter

Choice of law, jurisdiction and arbitration

Svenska Sjörettsföreningen skrifter 73: *Cargo Liability in Future Maritime Carriage*

Stockholm 1998

Wetterstein, Peter

Den svängiga dansen med Linda – HD 2003:98

JfTnr 4-5/2005 s 676-689

Lover:

Lov av 24. juni. Nr. 39 1994: Lov om sjøfarten (sjøloven)

Lov av 20. juli. Nr. 1 1893: Lov om Sjøfarten (gamle sjøloven – opphevet)

Lov av 20. desember. Nr. 68 1974: Lov om vegfraktavtaler (Vegfraktloven)

Lov av 13. mai. Nr. 83 1988: Lov om kjøp (kjøpsloven)

Konvensjoner:

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea; 1978, March 31
(Hamburgreglene)

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading; 1968, February 23
(Haag-Visbyreglene)

Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly][by sea];
2007, February 17

Forarbeider:

NOU 1993: 36: Godsbefordring til sjøs

NOU 1972: 11: Godsbefordring til sjøs

Dommer:

ND 1903.331 NH	Anna; Gerdt Meyer
ND 1955.81 NH	Lysaker
ND 1960.349 SH	Lulu
ND 1961.325 NH	Vestkyst
ND 1962.296 SH	Gudur
ND 1966.352 SØHa	Dominion Line
ND 1979.364 NV	Jobst Oldendorff
ND 1988.288 NV	Linvik
ND 1995.238 NH	Nordland
ND 2003.98 FH	Linda

Liste over tabeller

Tabell 1:

Skip i utenriks sjøfart (mill. kr), etter statistikkvariabel og tid

	2001	2002	2003	2004
Reisecerteparti	35 147,7	24 380,9	43 078,5	40 422,5
Fraktkontrakt	18 556,0	19 970,3	0,0	12 710,3
Linjefrakter	10 584,6	8 244,4	8 761,5	7 268,2
Paxfrakter	3 767,9	3 760,6	3 421,3	3 642,2
Bareboatfrakter fra norske befraktere	1 012,1	809,7	1 581,4	1 721,5
Bareboatfrakter fra utenlandske befraktere	2 065,0	1 446,0	1 130,2	2 183,9
Tidsfrakter fra norske befraktere	8 233,1	6 740,5	7 683,2	5 706,3
Tidsfrakter fra offshore supply skip	2 583,3	1 882,6	1 675,4	1 334,4
Tidsfrakter fra utenlandske befraktere	17 210,0	16 993,4	19 796,3	22 330,8
Bruttofrakter opptjent ved innenriksfart	69,0	110,1	0,0	0,0
Sum bruttofrakter	99 228,8	84 338,3	88 314,5	98 687,7

Tabell 2:

**Transport og kommunikasjon. Hovedtall. Foretak, etter næring,
statistikkvariabel og tid**

	2002	2003	2004
61 Sjøtransport			
Foretak	1 713	1 657	1 649
Sysselsatte	23 697	23 412	22 575
Lønnstakere	23 468	23 220	22 381
Omsetning (mill. kr)	96 913,7	100 096,2	107 474,7
Driftsinntekter (mill. kr)	100 480,8	103 872,4	111 933,3
Driftskostnader (mill. kr)	98 850,1	96 925,2	101 907,7

Tabell 3

**Transport og kommunikasjon. Hovedtall. Foretak, etter næring,
statistikkvariabel og tid**

	2002	2003	2004
61.101 Utenriks sjøfart			
Foretak	1 033	990	897
Sysselsatte	14 560	13 856	9 842
Lønnstakere	14 541	13 833	9 814
Omsetning (mill. kr)	88 208,8	90 833,4	90 977,7
Driftsinntekter (mill. kr)	89 626,1	92 170,1	92 949,0
Driftskostnader (mill. kr)	89 237,6	86 334,1	84 320,7
61.103 Innenriks sjøtransport			
Foretak	249	238	212
Sysselsatte	1 223	1 326	1 067
Lønnstakere	1 169	1 286	1 033
Omsetning (mill. kr)	1 560,7	2 145,3	2 003,8
Driftsinntekter (mill. kr)	1 598,2	2 190,5	2 070,9
Driftskostnader (mill. kr)	1 430,7	2 019,0	1 852,2

